



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-14062021-227594  
CG-MH-E-14062021-227594

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 226]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जून 11, 2021/ज्येष्ठ 21, 1943

No. 226]

NEW DELHI, FRIDAY, JUNE 11, 2021/JYAISHTHA 21, 1943

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 19 मई, 2021

**सं. टीएमपी/13/2021-डीपीटी.**—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्द्वारा, पुराने कांडला में निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) पद्धति के अनुसार, दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) में तरल कार्गो प्रहस्तन के लिए आयल जेटी सं. 11 के विकास, परिचालन और अनुरक्षण संबंधी संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार, निपटान करता है।

**मामला सं. टीएमपी/13/2021-डीपीटी**

दीनदयाल पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)  
(ii) श्री सुनील कुमार सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(मई 2021 के 13वें दिन पारित)

यह मामला संशोधित संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के तहत पुराने कांडला में निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) पद्धति के अनुसार, दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) में तरल कार्गो प्रहस्तन के लिए आयल जेटी सं. 11 के विकास, प्रचालन और अनुरक्षण संबंधी संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

- 2.1. दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) ने 01 जनवरी 2021 के अपने पत्र के द्वारा उपर्युक्त विषय पर पहले एक प्रस्ताव दायर किया था। चूंकि 01 जनवरी 2021 के पहले के प्रस्ताव में सूचना का अंतर था जिस पर यहां नीचे चर्चा की जा रही है, इसलिए डीपीटी को 19 जनवरी 2021 के पत्र संख्या टीएएमपी/5/2021-डीपीटी द्वारा अनुरोध किया गया कि वह हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण के साथ नया प्रस्ताव दायर करें।
- 2.2. तदनुसार, डीपीटी ने 10 फरवरी, 2021 के ई-मेल द्वारा और 10 फरवरी के अपने पत्र संख्या ईजी/डब्ल्यूके/5109/टीएएमपी के अंतर्गत नया प्रस्ताव दायर किया और हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण भी प्रस्तुत किया। डीपीटी ने 16 फरवरी 2021 के ई-मेल द्वारा वर्तमान प्रस्ताव के संदर्भ में प्रत्याशित बोलीकर्ताओं की सूची भी भेजी है।
- 2.3. डीपीटी के वर्तमान प्रस्ताव के मुख्य मुद्दे और डीपीटी के 01 जनवरी, 2021 के पहले के प्रस्ताव पर डीपीटी से स्पष्टीकरण मांगे गए थे और उस पर डीपीटी ने 10 फरवरी 2021 के पत्र के द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण इस प्रकार हैं:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	डीपीटी का उत्तर
1.	<p>(क) 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, महापत्तन न्यास संबंधित महापत्तन न्यास या किसी अन्य महापत्तन न्यास में किसी वस्तु विशेष के लिए तय किए गए उच्चतम अप्रेंट प्रशुल्क को, विस्तृत और पर्याप्त औचित्य देते हुए, अपना सकता है, जो उस वस्तु का पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता हो।</p> <p>इसके अतिरिक्त, आरटीजी 2013 का खंड 2.4 यह अनुबद्ध करता है कि यदि महापत्तन न्यास की दृष्टि में उस महापत्तन न्यास या किसी अन्य महापत्तन न्यास में किसी वस्तु विशेष के लिए दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत निर्धारित प्रशुल्क उस वस्तु का प्रतिनिधि संदर्भ प्रशुल्क नहीं है, तब महापत्तन न्यास विस्तृत और पर्याप्त औचित्य बताते हुए दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत संदर्भ प्रशुल्क के पुनर्निर्धारण के लिए प्राधिकरण को संपर्क करने को स्वतंत्र है।</p> <p>पोर्ट ने पीओएल और अन्य तरल, बर्तन किराया शुल्क और विविध शुल्क के लिए डीपीटी के आदेश क्रमांक टीएएमपी/5/2013-केपीटी दिनांक 09 मई 2013 से और एलपीजी के लिए केओपीटी के आदेश संख्या टीएएमपी/5/2016-केओपीटी दिनांक 30 मार्च 2016 से संदर्भ प्रशुल्क को अपनाया है। इसके अतिरिक्त, कारण बताते हुए कि किसी निकटवर्ती पत्तन में एलपीजी भंडारण प्रभार के लिए कोई प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है, पत्तन ने अप्रेंट दिशानिर्देश 2008 के अनुसार एलपीजी के भंडारण प्रभार निकाले हैं।</p> <p>डीपीटी को इस बात का औचित्य बताता होगा कि उन्होंने अंशतः अपने स्वयं के पत्तन और एसपीएमपी से संदर्भ प्रशुल्क को अपनाया है और अंशतः अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के सिद्धांतों के अनुरूप स्वतंत्र प्रशुल्क परिकलन के आधार पर दूसरे शब्दों में, डीपीटी ने अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के सिद्धांतों के अनुसार पूरा प्रस्ताव क्यों नहीं दायर किया।</p>	<p>संदर्भ प्रशुल्क को 2013 के दिशानिर्देशों के अनुच्छेद 2.2 के तहत इस प्रकार परिभाषित किया गया है –</p> <p>"संदर्भ प्रशुल्क 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत संबंधित प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट में उस वस्तु के लिए निर्धारित प्रशुल्क उच्चतम प्रशुल्क होगा।"</p> <p>डीपीटी ने पुराने कांडला में कांडला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी) में तरल कार्गो के लिए प्राधिकरण के आदेश संख्या टीएएमपी/5/2013/केपीटी दिनांक 09.05.2013, द्वारा प्रशुल्क अनुमोदित करा लिया है जो निर्माण, परिचालन और हस्तांतरण (वीओटी) के आधार पर पुराने कांडला में तरल कार्गो और शिप बंकरिंग टर्मिनल पर पीओएल और अन्य तरल के प्रहस्तन के लिए विकसित किए जाने वाले ऑयल जेटी के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए है। इसलिए, प्रस्तावित परियोजना के लिए डीपीटी ने पीओएल और अन्य तरल पदार्थों के लिए संदर्भ प्रशुल्क को अपनाया है।</p> <p>नये दिशानिर्देशों के अनुच्छेद 2.4 के अनुसार, "यदि 2008 के दिशानिर्देशों के तहत किसी विशेष महापत्तन न्यास में किसी विशेष वस्तु के लिए कोई प्रशुल्क तय नहीं किया गया है, तो टीएएमपी, दिशानिर्देश 2008 के तहत, मेजर पोर्ट ट्रस्ट में उस वस्तु के लिए निकटतम उच्चतम प्रशुल्क को अधिसूचित करेगा, जो उस के लिए उपलब्ध है।"</p> <p>डीपीटी में पीपीपी मोड के तहत एलपीजी वस्तु को मंजूरी नहीं दी गई है और 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार एलपीजी वस्तु के लिए कोई प्रशुल्क तय नहीं किया गया है। इसलिए डीपीटी ने प्रस्तावित परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क को अपनाया है। एलपीजी के संदर्भ प्रशुल्क को ऊपर परिभाषित किया गया है, जिसे टीएएमपी दिशानिर्देशों, 2008 के तहत आदेश संख्या टीएएमपी/05/2016-केओपीटी दिनांक 30 मार्च 2016 के लिए राजपत्र सं. 263 दिनांक 21 जून 2016 निर्धारित हल्दिया, डॉक-II, शालुखली, हल्दिया में पीपीपी पद्धति को अपनाते हुए डिजाइन, निर्माण, वित्त, संचालन और स्थानांतरण (डीवीएफओटी) के आधार पर केओपीटी में लिफ्टिड जेटी के लिए अनुमोदित प्रशुल्क माना जाता है।</p> <p>ओजे 11 के लिए अप्रेंट दिशानिर्देश 2008 के सिद्धांतों पर पूरा प्रस्ताव दायर न करने का डीपीटी का कारण मुख्यतः इस तथ्य पर आधारित है कि तेल जेटी (ओजे) 9 और 10 का प्रशुल्क प्रस्ताव ओजे 11 के समान ही तैयार किया गया है और इसे प्राधिकरण द्वारा पहले ही अनुमोदित किया गया है और आगे कि प्रस्तावित ओजे 11 ओजे 9 और 10 के बराबर में ही है। अतः यह स्पष्ट है कि ओजे 11 के लिए नया अप्रेंट प्रशुल्क प्रस्ताव को तैयार करने से विसंगति हो जाती और प्रशुल्क दरों में असंगति हो जाती और प्रशुल्क दरों में असंगति पैदा होती और परिणामस्वरूप सभी तीनों परियोजनाओं की वित्तीय व्यवहार्यता को नुकसान पहुंचता, चूंकि प्रस्तावित ओजे 11 सुविधा भी उन्हीं वस्तुओं का प्रस्तुस्तन करेगी (सिवा एलपीजी भंडारण के) यानी पीओएल, एलपीजी और अन्य तरल पदार्थ जो ओजे 9 तथा 10 पर होती है और प्राधिकरण ने ओजे 9 और 10 की दरों को पहले ही अनुमोदित और अधिसूचित करा दिया है।</p> <p>यह भी कि यह पहलु ओजे 9 और ओजे 10 में पीपीटी मोड के अंतर्गत पहले से मौजूद है जिसमें, डीपीटी द्वारा पहले ही औचित्य बताया गया है और उसे प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित और अधिसूचित कराया जा</p>

	<p>(ख) और आगे, जब यह मामला अपनाये जाने का है तो यह स्पष्ट नहीं होता कि डीपीटी ने पूरी परियोजना के लिए लागत परिकलन क्यों किया है। डीपीटी को केवल एलपीजी भंडारण कार्यकलाप के लिए लागत परिकलन के साथ इस प्रस्ताव को एक नए प्रस्ताव के रूप में दायर करना होगा क्योंकि अन्य मदों के लिए प्रशुल्क अपनाये गए आधार पर है।</p>	<p>चुका है और चूंकि यह भी वैसा ही मामला है, इसे सुविचार में लिया जाए।</p> <p>(ख) जैसा सुझाव दिया गया है संशोधित नए प्रशुल्क प्रस्ताव में एलपीजी भंडारण कार्यकलाप के लिए लागत परिकलन प्रस्तुत है। [डीपीटी ने संशोधित तथा प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।]</p>																
2.	<p>कार्गो श्रेणी के पीओएल और अन्य तरल पदार्थ उत्पादों के संबंध में प्रस्तावित निष्पादन मानक, डीपीटी के 9 मई 2013 के आदेश में विचारित प्रहस्तन दर और एलपीजी के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत केओपीटी के दिनांक 30 मार्च 2016 के आदेश में विचारित दर के अनुसार प्रस्तावित निष्पादन मानदंडों के मानक के अनुरूप नहीं हैं। चूंकि अपफ्रंट प्रशुल्क इन आदेशों से अपनाया गया है, इसलिए प्रस्तावित निष्पादन मानक भी अपनाए गए आदेशों के अनुरूप होने चाहिएं। इसलिए, डीपीटी को प्रस्तावित परियोजना के लिए आदेश में प्रस्तावित संशोधित निष्पादन मानक को प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है, जो कि अनुसरण किए गए आदेशों में तय किए गए अपफ्रंट निष्पादन / आउटपुट मानदंडों के अनुरूप हो।</p>	<table><tr><td colspan="2">(क) सकल बर्थ उत्पादन</td></tr><tr><td>प्रस्तावित दरमान का पूर्व टिप्पण अनुसूची 2.1</td><td>प्रस्तावित दरमान का पूर्व टिप्पण अनुसूची 2.1</td></tr><tr><td>ओजे 11 के प्रशुल्क प्रस्ताव का निष्पादन मानक</td><td>ओजे 11 के प्रशुल्क प्रस्ताव संशोधित का निष्पादन मानक</td></tr><tr><td>1.सकल बर्थ उत्पादन तरल बल्क पीओएल उत्पाद- 708 टी/एच एलपीजी- 584 टी/एच अन्य तरल पदार्थ - 461 टी/एच</td><td>1.सकल बर्थ उत्पादन तरल बल्क पीओएल उत्पाद - 1000 टी/एच एलपीजी - 250 टी/एच अन्य तरल पदार्थ - 300 टी/एच</td></tr></table> <p>संशोधित नए प्रस्ताव में सकल बर्थ उत्पादन का निष्पादन मानक का किया गया प्रस्ताव है: (i) पीओएल और अन्य तरल पदार्थों के लिए 9 मई 2013 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/5/2013-केपीटी पर आधारित है और (ii) एलपीजी के लिए 30.3.2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/5/2016-केओपीटी पर आधारित है। [डीपीटी ने 01 अप्रैल 2021 के ई-मेल के द्वारा एलपीजी के लिए निष्पादन मानक पहले प्रस्तावित 1000 टी/एल के स्थान पर 250 टी/एल का प्रस्ताव किया और पीओएल के लिए पहले प्रस्तावित निष्पादन मानक 250 टी/एच के स्थान पर 1000 टी/एच का प्रस्ताव किया, जो क्रमशः एसपीएमपी और केओपीटी के अपनाये गए अपफ्रंट प्रशुल्क आदेशों के अनुरूप हैं।]</p> <p>यह कार्गो मदे ओजे 9 और ओजे 10 में भी है जिन्हें प्राधिकरण द्वारा विधिवत् अनुमोदित और अधिसूचित और यह मामला उनके समान होने के कारण उन पर विचार किया जाए।</p> <p>(ख) मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय:</p> <p>(i) पीओएल और अन्य तरल पदार्थ</p> <p>मार्गस्थ भंडारण समय के लिए निष्पादन मानक पीओएल और अन्य तरल पदार्थों के लिए 12 दिन का प्रस्ताव किया गया है जो 9 मई 2013 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/5/2013-केपीटी पर आधारित है। [9 मई 2013 का प्रशुल्क आदेश ठहराव समय के लिए निष्पादन मानक निर्धारित नहीं करता]</p> <p>(ii) एलपीजी</p> <p>एलपीजी के लिए मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय का निष्पादन मानक मौजूदा बाजार परिदृश्य और हितधारकों के साथ की गई चर्चा के आधार पर 2 दिन का प्रस्ताव किया गया है।</p> <p>दोनों सुविधाओं अर्थात् केओपीटीएल और विषयगत सुविधाएं जिनके लिए वर्तमान प्रशुल्क को अपनाया गया है, कार्य-प्रकृति में समान हैं। वहां पर वास्तव में समान वस्तुओं का प्रहस्तन होगा जैसे पीओएल, अन्य तरल पदार्थ और एलपीजी।</p> <p>प्रस्तावित जेटी संख्या 11 में प्रहस्तित किए जाने वाला कार्गो:</p> <table><tr><td>क्र.सं.</td><td>विवरण</td></tr><tr><td>01</td><td>पीओएल</td></tr><tr><td>02</td><td>एलपीजी</td></tr><tr><td>03</td><td>अन्य तरल</td></tr></table> <p>इष्टतम क्षमता:</p>	(क) सकल बर्थ उत्पादन		प्रस्तावित दरमान का पूर्व टिप्पण अनुसूची 2.1	प्रस्तावित दरमान का पूर्व टिप्पण अनुसूची 2.1	ओजे 11 के प्रशुल्क प्रस्ताव का निष्पादन मानक	ओजे 11 के प्रशुल्क प्रस्ताव संशोधित का निष्पादन मानक	1.सकल बर्थ उत्पादन तरल बल्क पीओएल उत्पाद- 708 टी/एच एलपीजी- 584 टी/एच अन्य तरल पदार्थ - 461 टी/एच	1.सकल बर्थ उत्पादन तरल बल्क पीओएल उत्पाद - 1000 टी/एच एलपीजी - 250 टी/एच अन्य तरल पदार्थ - 300 टी/एच	क्र.सं.	विवरण	01	पीओएल	02	एलपीजी	03	अन्य तरल
(क) सकल बर्थ उत्पादन																		
प्रस्तावित दरमान का पूर्व टिप्पण अनुसूची 2.1	प्रस्तावित दरमान का पूर्व टिप्पण अनुसूची 2.1																	
ओजे 11 के प्रशुल्क प्रस्ताव का निष्पादन मानक	ओजे 11 के प्रशुल्क प्रस्ताव संशोधित का निष्पादन मानक																	
1.सकल बर्थ उत्पादन तरल बल्क पीओएल उत्पाद- 708 टी/एच एलपीजी- 584 टी/एच अन्य तरल पदार्थ - 461 टी/एच	1.सकल बर्थ उत्पादन तरल बल्क पीओएल उत्पाद - 1000 टी/एच एलपीजी - 250 टी/एच अन्य तरल पदार्थ - 300 टी/एच																	
क्र.सं.	विवरण																	
01	पीओएल																	
02	एलपीजी																	
03	अन्य तरल																	
3.	<p>2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, महापत्तन न्यास संबंधित महापत्तन न्यास या किसी अन्य महापत्तन न्यास में किसी वस्तु विशेष के लिए तय किए गए उच्चतम अपफ्रंट प्रशुल्क को, विस्तृत और पर्याप्त औचित्य देते हुए, अपना सकता है, जो उस वस्तु का पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता हो।</p> <p>डीपीटी के प्रस्ताव में यह उल्लेख नहीं किया गया है कि तेल जेटी 9 और 10 के लिए, पीओएल और अन्य तरल पदार्थों, बर्थ किराया शुल्क और विविध के कार्गो के लिए अपनाए जाने वाले अपफ्रंट प्रशुल्क की प्रहस्तन दर, 9 मई 2013 के डीपीटी के आदेश और एलपीजी के लिए केओपीटी के 30 मार्च 2016 के आदेश से अपनाए गए प्रशुल्क, प्रस्तावित परियोजना का पर्याप्त</p>																	

	<p>प्रतिनिधित्व करते हैं, इसलिए, प्रस्तावित परियोजना के लिए डीपीटी के आदेश सं.टीएएमपी/5/2013 दिनांक 9 मई 2013 और केओपीटी के आदेश दिनांक 30 मार्च 2016 को प्रस्तावित परियोजना के इष्टतम परियोजना, केपेक्स और कार्गो के प्रकार के संदर्भ में पर्याप्त प्रतिनिधित्व करती है, डीपीटी के आदेश से अपनाए गए प्रशुल्क की पुष्टि करने का अनुरोध किया गया है।</p>	<table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>केओटीपीएल</th><th>ओजे11</th></tr><tr><td>01</td><td>इष्टतम क्षमता</td><td>3.39 एमएमटीपीए</td><td>3.2 एमएमटीपीए</td></tr></table> <p>हालांकि, एलपीजी के लिये डीपीटी के पास एलपीजी की कोई अनुमोदित दर नहीं है। डीपीटी ने एलपीजी के लिए एसपीएमपी दर को अपनाया है। उपरोक्त पैराग्राफों के आधार पर, प्रस्तावित परियोजना के लिए पीओएल और अन्य तरल पदार्थों के कार्गो प्रहस्तन दर, बर्थ किराया शुल्क और विविध के लिए अपनाए जाने वाले डीपीटी के दिनांक 09 मई 2013 के आदेश से और एलपीजी के लिए 30 मार्च 2016 से केओपीटी के आदेश से अपनाये गये अपफ्रंट प्रशुल्क तेल जेटी 11 के लिए पर्याप्त प्रतिनिधित्व करते हैं।</p> <p>यह भी कि यह पहलू ओजे 9 और ओजे 10 में पीपीटी मोड के अंतर्गत पहले से मौजूद है जिसमें, डीपीटी द्वारा पहले ही औचित्य बताया गया है और उसे प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित और अधिसूचित कराया जा चुका है और चूंकि यह भी वैसा ही मामला है, इसे सुविचार में लिया जाता है।</p>	क्र.सं.	विवरण	केओटीपीएल	ओजे11	01	इष्टतम क्षमता	3.39 एमएमटीपीए	3.2 एमएमटीपीए																											
क्र.सं.	विवरण	केओटीपीएल	ओजे11																																		
01	इष्टतम क्षमता	3.39 एमएमटीपीए	3.2 एमएमटीपीए																																		
4.	<p>एलपीजी के भंडारण प्रभार:</p> <p>(क) प्रशुल्क प्रस्ताव के अनुसार, तरल भंडारण कार्यकलाप से संबंधित सारणी में सुविचारित एलपीजी टैंक फार्म के विकास के लिए पूंजीगत लागत इस प्रकार है:-</p> <p style="text-align: right;">(रु. लाख में)</p> <table><tr><td>(i)</td><td>एलपीजी टैंक फार्म के लिए सिविल लागत</td><td>893.09</td></tr><tr><td>(ii)</td><td>एलपीजी टैंक फार्म के लिए यांत्रिक लागत</td><td>569.85</td></tr><tr><td></td><td>योग</td><td>1,463.50</td></tr><tr><td>(iii)</td><td>विविध लागत @ 5%</td><td>73.18</td></tr><tr><td></td><td>एलपीजी के भंडारण कार्यकलाप की कुल पूंजीगत लागत</td><td>1,536.68</td></tr></table> <p>लेकिन, एलपीजी भंडारण के प्रशुल्क परिकलन में की पूंजीगत लागत एलपीजी भंडारण विकास 1,491.44 लाख रु. को सुविचार में लिया गया है। अंतर का समाधान करके एलपीजी भंडारण विकास की पूंजीगत लागत सही की जाए।</p> <p>(ख) डीपीटी एलपीजी भंडारण सुविधा के लिए आकलित 14.91 करोड़ रु. की पूंजीगत लागत की पुष्टि करें।</p> <p>(ग) डीपीटी ने तरल टैंक फार्म की इष्टतम क्षमता 4418 केएल/दिन बतायी है। तरल फार्म की इष्टतम क्षमता 4418 केएल/दिन को सुविचार में लेने का आधार बताया। एलपीजी भंडारण के लिए संकल्पित की कुल संख्या भी बतायी जाए और प्रस्तावित और भंडारण प्रशुल्क निकालने में प्रस्तावित इष्टतम क्षमता के संदर्भ से एलपीजी के भंडारण के टैंक फार्म की इष्टतम क्षमता के विस्तृत परिकलन भी प्रस्तुत करें।</p>	(i)	एलपीजी टैंक फार्म के लिए सिविल लागत	893.09	(ii)	एलपीजी टैंक फार्म के लिए यांत्रिक लागत	569.85		योग	1,463.50	(iii)	विविध लागत @ 5%	73.18		एलपीजी के भंडारण कार्यकलाप की कुल पूंजीगत लागत	1,536.68	<p>(क) एलपीजी भंडारण विकास के लिए 1,536.09 लाख रु. पर सुविचार किया गया है और इसका समाधान करने के पश्चात् निम्नवत् संशोधित किया जाता है:-</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>राशि लाख रु. में</th></tr><tr><td>एलपीजी टैंक फार्म के विकास की सिविल लागत</td><td>893.10</td></tr><tr><td>विविध लागत @ 5%</td><td>44.65</td></tr><tr><td>सिविल लागत- उप-योग (क)</td><td>937.75</td></tr><tr><td>भंडारण कार्यकलाप यांत्रिक लागत</td><td></td></tr><tr><td>टैंक फार्म विकास की यांत्रिक लागत</td><td>499.85</td></tr><tr><td>अग्निशमन उपस्कर</td><td>70.00</td></tr><tr><td>विविध प्रभार @ 5%</td><td>28.49</td></tr><tr><td>यांत्रिक लागत : उप-योग (ख)</td><td>598.34</td></tr><tr><td>एलपीजी भंडारण विकास की कुल पूंजीगत लागत (ग) = (क) + (ख)</td><td>1536.09</td></tr></table> <p>[डीपीटी ने प्रस्तावित निष्पादन मानक के साथ संशोधित भंडारण प्रशुल्क परिकलन प्रस्तुत किया है।]</p> <p>(ख) एलपीजी भंडारण सुविधा के लिए 15.36 करोड़ रु. की संशोधित आकलित पूंजीगत लागत में सभी मंदें ली गई है यानी एलपीजी टैंक के विकास के लिए यांत्रिक लागत अग्नि शमन और अन्य वस्तुएं और यह प्रचलित बाजार दर को दर्शाती है।</p> <p>(ग) परियोजना में संकल्पित टैंक फार्मों की कुल संख्या 38 है। इनमें से 37 पीओएल और अन्य तरल पदार्थों के लिए हैं और शेष एक एलपीजी के लिए। महापत्तन न्यास पीपीपी परियोजना के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार इष्टतम क्षमता को 70% लोड गुणक पर सुविचार किया गया है। पीओएल, एलपीजी और अन्य तरल पदार्थों का कार्गो प्रहस्तन अनुपात कांडला पत्तन में पिछले 5 वर्षों में प्रहस्तित तरल कार्गो के आधार पर क्रमशः 17.32%, 8.76% और 73.93% है। प्रस्तावित तैल जेटी के लिए इष्टतम क्षमता 3.2 एमएमटीपीए निकाली है। एक समय में टैंक फार्म की इष्टतम भंडारण क्षमता किलो लीटर में एलपीजी, पीओएल और अन्य तरल पदार्थों के लिए क्रमशः 2584 कि.ली., 27102 केएल तथा 100446 केएल है। वर्तमान बाजार की स्थिति को देखते हुए और हितधारकों से चर्चा के आधार पर कुल सुविचारित क्षमता 132000 कि.ली. है। प्रस्ताव के अनुसार एक समय में टैंक फार्म की इष्टतम भंडारण क्षमता मीट्रिक टन में एलपीजी, पीओएल और अन्य तरल पदार्थों के लिए क्रमशः 1718 एमटी, 20597 एमटी और 85881 एमटी है। डीपीटी ने प्रशुल्क प्रस्ताव के पैरा 1.3 में सारे तरल कार्गो के भंडारण के टैंक फार्मों की इष्टतम क्षमता का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किया है।</p>	विवरण	राशि लाख रु. में	एलपीजी टैंक फार्म के विकास की सिविल लागत	893.10	विविध लागत @ 5%	44.65	सिविल लागत- उप-योग (क)	937.75	भंडारण कार्यकलाप यांत्रिक लागत		टैंक फार्म विकास की यांत्रिक लागत	499.85	अग्निशमन उपस्कर	70.00	विविध प्रभार @ 5%	28.49	यांत्रिक लागत : उप-योग (ख)	598.34	एलपीजी भंडारण विकास की कुल पूंजीगत लागत (ग) = (क) + (ख)	1536.09
(i)	एलपीजी टैंक फार्म के लिए सिविल लागत	893.09																																			
(ii)	एलपीजी टैंक फार्म के लिए यांत्रिक लागत	569.85																																			
	योग	1,463.50																																			
(iii)	विविध लागत @ 5%	73.18																																			
	एलपीजी के भंडारण कार्यकलाप की कुल पूंजीगत लागत	1,536.68																																			
विवरण	राशि लाख रु. में																																				
एलपीजी टैंक फार्म के विकास की सिविल लागत	893.10																																				
विविध लागत @ 5%	44.65																																				
सिविल लागत- उप-योग (क)	937.75																																				
भंडारण कार्यकलाप यांत्रिक लागत																																					
टैंक फार्म विकास की यांत्रिक लागत	499.85																																				
अग्निशमन उपस्कर	70.00																																				
विविध प्रभार @ 5%	28.49																																				
यांत्रिक लागत : उप-योग (ख)	598.34																																				
एलपीजी भंडारण विकास की कुल पूंजीगत लागत (ग) = (क) + (ख)	1536.09																																				

5.	डीपीटी वर्तमान प्रस्ताव में जेटी संख्या 11 के लिए पीओएल, अन्य तरल पदार्थों और एलपीजी के लिए भंडारण सुविधा प्रदान करने की संकल्पना करता है। जबकि जेटी 9 और 10 की अन्य दो परियोजनाओं में, जिनके लिए डीपीटी द्वारा हाल ही में संदर्भ प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया था और प्राधिकरण ने अनुमोदित किया था, पत्तन ने पीओएल, अन्य तरल पदार्थों और एलपीजी की भंडारण सुविधा की संकल्पना नहीं की थी। कृपया वे कारण स्पष्ट करें जिनकी वजह से भंडारण सुविधा के संदर्भ से जेटी संख्या 11 की इस परियोजना को जेटी संख्या 9 और 10 के समान क्यों नहीं रखा गया।	पीपीपी मोड में ओजे 9 से ओजे 11 तक के विकास प्रचालन और अनुरक्षण के बारे में डीपीटी के अधिकारियों और संयुक्त सचिव (पीपीपी), एमओपीएसडब्ल्यू के बीच हुई बैठक में व्यापार सृजन तथा वर्तमान परिदृश्य की, संभावना का डीपीटी की उन्नत प्रहस्तन क्षमता के अनुरूप विश्लेषण किया गया था। यदि भंडारण सुविधाओं के साथ सारी तीनों जेटियों को सामने लाया जाता तो सारी तीनों परियोजनाओं की वित्तीय व्यवहार्यता को नुकसान होता। इसके अतिरिक्त, भूतल परिदृश्य की पृष्ठभूमि में, जहां मौजूदा टैंक फार्म अपनी निर्धारित क्षमता का 30 से 40% तक ही परिचालन कर रहे थे, अत्यधिक क टैंक फार्म सुविधाओं के सृजन करना उपयुक्त नहीं होता। उक्त को देखते हुए, और भावी बोलीकर्ताओं के अनुरोध पर तथा इस विषय में आगे और विस्तार से चर्चा के पश्चात्, उक्त बैठक के दौरान ओजे 9, ओजे 10 और ओजे 11 की प्रस्तावित संरचना को अंतिम रूप दिया गया। भावी बोलीकर्ताओं की संभावनाओं का पता लगाना भी आवश्यक था, क्योंकि पास पड़ोस में उनकी अपनी भंडारण सुविधाएं भी हैं और वे बिना भंडारण के भी इन सुविधाओं को लेने के तैयार हो जायेंगे, जिससे परियोजना व्यवहारिक, हो जायेगी और भविष्य में अच्छा राजस्व देगी। इसलिए, उक्त बैठक में एक मत से सुविधा प्रदान करने पर आगे बढ़ने का निर्णय लिया गया यानी ओजे 9, ओजे 10, बिना भंडारण के और ओजे 11 भंडारण सहित।
----	--	--

3. पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय (एमओपीएसडब्ल्यू) [तत्कालीन पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस)] ने अपने पत्र संख्या पीआर-14019/16/2012-पीजी दिनांक 31 जुलाई 2013 के तहत, 'परियोजनाओं के लिए 'महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 111 के तहत 09 और 12 सितंबर 2013 को महापत्तन प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश, 2013 जारी किए। उक्त दिशानिर्देश भारत के राजपत्र में को 30 सितंबर 2013 के राजपत्र सं.254 में अधिसूचित किए गए थे। ये दिशानिर्देश दिनांक 9 सितंबर 2013 से प्रभावी हैं और पांच साल तक वैध हैं। उक्त दिशानिर्देशों की वैधता को एमओपीएसडब्ल्यू द्वारा समय-समय पर इसकी समाप्ति से आगे बढ़ाया जाता रहा है और एमओपीएसडब्ल्यू द्वारा पिछली बार बढ़ाई गई दिशानिर्देशों की वैधता 8 सितंबर 2021 तक है जिन्हें इस प्राधिकरण द्वारा राजपत्र सं. 153 दिनांक 12 अप्रैल 2021 के द्वारा अधिसूचित कराया गया है।

4.1. उक्त संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के उपबंधों के अनुसरण में डीपीटी ने मौजूदा प्रस्ताव दायर किया है। डीपीटी ने प्रस्तावित तैल जेटी संख्या 11 परियोजना के लिए 10 फरवरी 2021 के अपने प्रस्ताव में रखे गए मुख्य निवेदनों का सारांश इस प्रकार है:-

- (i) मौजूदा तेल टर्मिनलों पर कार्गो की वृद्धि के कारण और मौजूदा तेल टर्मिनलों पर दबाव को कम करने और अतिरिक्त तरल कार्गो को सुविधा प्रदान करने के लिए, डीपीटी ने अतिरिक्त सुविधाएं बनाने की आवश्यकता महसूस की है। तेल जेटी संख्या 11 स्थापित करने के लिए पुराने कांडला क्षेत्र की पहचान की गई है।
- (ii) प्रस्तावित सुविधा का उपयोग पीओएल, एलपीजी और अन्य तरल पदार्थ अर्थात् खाद्य तेल, रसायन जैसे तरल कार्गो प्रहस्तन के लिए किया जाएगा।
- (iii) प्रस्तावित सुविधा बर्थ के साथ 13 मीटर ड्राफ्ट वाले पोतों को और उच्च ड्राफ्ट के पोतों के लिए आवश्यक सीडी के नीचे 14.1 मीटर की गहराई के साथ पोतों के प्रहस्तन के लिए सक्षम होगी। प्रस्तावित सुविधा के चालू होने से दीनदयाल पोर्ट की तरल माल के निपटान की क्षमता 3.5 एमएमटीपीए बढ़ जाएगी। प्रस्तावित जेटी संख्या 11 की परिकल्पना जेटी के लिए समर्पित भंडारण/संग्रहण सुविधा के साथ की गई है। ईंधन प्राप्त करने के साथ साथ आपूर्ति करने के लिये पाइपलाइनों के साथ 130132 कि0 ली0 की समग्र भंडारण क्षमता के टैंक फार्म की परिकल्पना की गयी है। [डीपीटी ने परियोजना का ले-आउट परिशिष्ट 'क' पर संलग्न किया है।]
- (iv) परियोजना की अवधारणा और लागत का अनुमान:
  - (क) वीओटी परिचालक पुराने कांडला में तेल जेटी 11 पर विकासात्मक कार्य करेगा। वीओटी परिचालक डिजाइन, निर्माण कार्य, परिचालन और रखरखाव सहित परियोजना के मुख्य घटकों का निर्माण मानक प्रक्रिया और मानदंडों के अनुसार करेगा।
  - (ख) पूरी तरह से लदे हुए 80,000 डीडब्ल्यूटी तक के पोत के साथ 13 मीटर ड्राफ्ट के आकार वाले पोतों का प्रहस्तन किया जाएगा।
  - (ग) ओजे-11 के लिए परियोजना की कुल अनुमानित लागत 361.70 करोड़ रु. है।

- (घ). जेटी की इष्टतम क्षमता का आकलन 3.2 एमटीपीए है।
- (v) डीपीटी ने परियोजना सुविधा के प्रमुख घटकों, जेटी स्ट्रक्चर के डिज़ाइन मानक, डीडब्ल्यूटी में पोत के डिज़ाइन का विवरण, प्रहस्तन उपकरण (मशीनीकरण), विद्युतीकरण आदि के संबंध में विस्तृत विवरण प्रस्तुत किया है।
- (vi) डीपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव पीओएल और अन्य तरल प्रहस्तन प्रभार, तरल भंडारण प्रभार, बर्थ किराया प्रभार और विविध प्रभारों के संबंध में इस प्राधिकरण के 09 मई 2013 के आदेश संख्या टीएएमपी/5/2013-केपीटी के द्वारा अनुमोदित अप्रेंट प्रशुल्क को अपनाने के बारे में है। एलपीजी के प्रहस्तन प्रभारों के लिए पत्तन ने श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन (एसपीएमपी) के लिये 30 मार्च 2016 के प्रशुल्क आदेश सं. टीएएमपी/5/2016/केओपीटी में अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क को अपनाये जाने का प्रस्ताव किया है।
- (vii) चूंकि एलपीजी भंडारण के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है और पीपीपी मोड में निकटवर्ती महापत्तनों में भी एलपीजी भंडारण के संदर्भ प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है, डीपीटी अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत परासमिक पद्धति का अनुसरण करते हुए एलपीजी भंडारण प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है।
- (viii) डीपीटी ने अप्रेंट दिशानिर्देश 2008 के तहत 01 जनवरी 2012 को डब्ल्यूपीआई को आधार वर्ष को लेते हुए डीपीटी के 09 मई 2013 के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पीओएल और अन्य तरल प्रहस्तन प्रभार, बर्थ किराया प्रभार, तरल भंडारण प्रभार और विविध शुल्क पर वर्ष 2020-21 तक वार्षिक सूचकांकन गुणक, अंगीकृत आदेश में यथा निर्धारित, लागू किया है। एलपीजी के लिए पत्तन ने वर्ष संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के तहत वर्ष 2020-21 तक इस प्राधिकरण द्वारा एसपीएमपी में 30 मार्च 2016 के आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क पर 1 जनवरी 2015 के आधार डब्ल्यूपीआई के अनुसार वार्षिक वार्षिक वृद्धि गुणक लागू किया है।
- (ix) तेल जेटी संख्या 11 के लिए प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क दरें नीचे दी गई हैं:

प्रस्तावित सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क दरें और अंगीकृत अप्रेंट/संदर्भ प्रशुल्क आदेशों का संदर्भ			
क्रम सं.	मद	दर	डीपीटी द्वारा मौजूदा प्रस्ताव में अंगीकृत संदर्भ प्रशुल्क आदेशों का संदर्भ
1	कार्गो प्रहस्तन (अन्य तरल पदार्थ)		
	विदेशी (रु. / एमटी)	127.91	जी.सं.198 दिनांक 24 जुलाई 2013 आदेश सं. टीएएमपी/5/2013-केपीटी दिनांक 9 मई 2013
	तटीय (रु. / एमटी)	76.74	
2	कार्गो प्रहस्तन (पीओएल)		
	विदेशी (रु. / एमटी)	36.84	जी.सं.198 दिनांक 24 जुलाई 2013 आदेश सं. टीएएमपी/5/2013-केपीटी दिनांक 9 मई 2013
	तटीय (रु. / एमटी)	36.84	
3	कार्गो प्रहस्तन (एलपीजी)		
	विदेशी (रु. / एमटी)	215.68	जी.सं.263 दिनांक 21.06.2016 आदेश सं. टीएएमपी/5/2016-केओपीटी दिनांक 30.03.2016
	तटीय (रु. / एमटी)	129.41	
4	टैंक फार्म में भंडारित कार्गो के भंडारण प्रभार (i) तरल (रु एम टी / दिन)  (ii) एल पी जी (रु एम टी / दिन)	7.31  67.44	जी.सं.198 दिनांक 24 जुलाई 2013 आदेश सं. टीएएमपी/5/2013-केपीटी दिनांक 9 मई 2013 अप्रेंट दिशानिर्देश 2008 के अनुरूप
5	विविध प्रभार (रु. / टन)	4.84	जी.सं.198 दिनांक 24 जुलाई 2013 आदेश सं. टीएएमपी/5/2013-केपीटी दिनांक 9 मई 2013
6	बर्थ किराया		
	विदेशी (रु. प्रति जीआरटी प्रति घंटा)	0.67	जी.सं.198 दिनांक 24 जुलाई 2013
	तटीय (रु प्रति जीआरटी प्रति घंटा)	0.40	आदेश सं. टीएएमपी/5/2013-केपीटी दिनांक 9 मई 2013

- (x) अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के सिद्धांतों के अनुरूप एलपीजी भंडारण प्रशुल्क का प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क परिकलन

पूँजीगत लागत	
विवरण	(राशि लाख रु. में)
एलपीजी टैंक फार्म के विकास की सिविल लागत	893.09
विविध प्रभार @5%	44.66
सिविल लागत-उप-योग (क)	937.75
भंडारण कार्यकलाप: यांत्रिक लागत	
एलपीजी टैंक फार्म के विकास की यांत्रिक लागत	499.85
असिश्मन उपस्कर	70.00
विविध प्रभार @5%	28.49
यांत्रिक लागत - उप योग (ख)	598.34
एलपीजी भंडारण विकास की कुल पूँजीगत लागत (ग) = (क)+(ख)	1536.09

परिचालन लागत				
क्र.सं.	विवरण		यूनिट	राशि (रु. लाख में)
(क)	विद्युत लागत (0.47 हैक्टेयर, 240000 यूनिट प्रति हैक्टेयर /वर्ष @ 10.27 प्रति यूनिट	0.47	10.27	* 11.54
(ख)	मरम्मत और अनुरक्षण			
	सिविल कार्य	1.00%	937.75	9.38
	उपस्कर लागत	2.00%	598.34	11.97
(ग)	बीमा	1.00%	1536.09	15.36
(घ)	मूल्यहास			
	सिविल मर्दे (टैंक फार्म संरचना से इतर)	1.58%	342.88	5.42
	उपस्कर लागत	6.33%	598.35	37.88
	टैंक फार्म संरचना	3.80%	594.87	22.61
(ङ)	भंडारण क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क	4680	1019.37	47.71
(च)	अन्य व्यय	1%	1536.09	15.36
	कुल परिचालन लागत			177.21

[\* गणितीय रूप से यह 11.58 लाख रु. निकलती है और कुल परिचालन लागत 177.27 लाख रु. बनती है।]

राजस्व अपेक्षा प्रति वर्ष	
मूल्यहास	राशि (रु. लाख में)
आरओसीई पूँजीगत लागत का @16%	245.77
परिचालन लागत	177.21
एलपीजी टैंक फार्म की राजस्व अपेक्षा	422.98

एलपीजी भंडारण टैंक का भंडार प्रशुल्क परिकलन		
तरल टैंक फार्म की क्षमता	1718	एक बार में एमटी
वर्ष में दिनों की संख्या	365	दिन
भंडारण प्रशुल्क	** 67.44	रु./एमटी/दिन

[\*\* 422.98 लाख रु. /एलपीजी की इष्टतम क्षमता 313703 टन / 2 दिन औसत ठहराव समय जिसके लिए भंडारण प्रभार की उगाही की जानी है।]

(xi) ओजे 11 के लिए निष्पादन मानक:

(क) पीओएल और अन्य तरल पदार्थों के सकल बर्थ उत्पादन के निष्पादन मानकों को 09 मई 2013 के अंगीकृत प्रशुल्क आदेश संख्या में सुविचारित प्रति टन/दिन के हवाले से प्रति दिन प्रहस्तन दर के आधार पर अंगीकृत किया गया है। एलपीजी के संबंध में, सकल बर्थ उत्पादन का प्रस्ताव, 30 मार्च 2016 के अंगीकृत एसपीएमपी आदेश संख्या टीएमपी/5/2016-केओपीटी में यथानिर्धारित, किया गया है। कार्गो की विभिन्न श्रेणियों के लिए सकल बर्थ उत्पादन के प्रस्तावित निष्पादन मानक इस प्रकार हैं:-

कार्गो की श्रेणी	सांकेतिक मानक सकल बर्थ दिवस उत्पादन
तरल मानक	
एलपीजी	1000 टी/एच
पीओएल	250 टी/एच
अन्य तरल पदार्थ	300 टी/एच

- (ख) मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय के लिए निष्पादन मानक पीओएल के लिए 12 दिन रखा गया है और अन्य तरल पदार्थों के लिए 09 मई, 2013 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/5/2013-केपीटी के आधार पर हैं और एलपीजी के लिए मौजूदा बाजार स्थिति तथा हितधारकों से परामर्श के आधार पर 2 दिन रखे गए हैं।  
[9 मई 2013 का प्रशुल्क आदेश ठहराव समय का निष्पादन मानक निर्धारित नहीं करता।]

(xii) डीपीटी ने तेल जेटी संख्या 11 के लिए सोपाधिकताओं सहित प्रस्तावित दरमान और निष्पादन मानक प्रस्तुत किये हैं।

(xiii) डीपीटी ने 07 जनवरी 2021 के अपने ई-मेल के द्वारा न्यासी मंडल के 17 मई 2020 के संकल्प संख्या 136 की प्रति भेजी है जिसमें बोर्ड ने अध्यक्ष, डीपीटी को प्रस्तावित तेल जेटी संख्या 11 के मामले में प्रारूप अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क अनुमोदित करने, प्राधिकरण के प्रश्नों/टिप्पणियों का स्पष्टीकरण देने और उन्हें प्राधिकरण को भेजने के लिए प्राधिकृत किया गया था।

4.2. बाद में, डीपीटी ने 01 अप्रैल, 2021 के अपने ई-मेल से उसके द्वारा 10 फरवरी 2021 के अपने प्रस्ताव के साथ एलपीजी और पीओएल के लिए प्रस्तावित सांकेतिक निष्पादन मानकों में लिपिकीय अशुद्धि को सही करने के पश्चात निष्पादन मानक भेजे हैं। डीपीटी द्वारा प्रस्तावित सकल बर्थ दिवस उत्पादन के निबंधन में संशोधित निष्पादन मानक इस प्रकार हैं:

कार्गो श्रेणी	निष्पादन मानक सकल बर्थ उत्पादन
तरल मानक	
एलपीजी	250 टी/एच
पीओएल	1000 टी/एच
अन्य तरल पदार्थ	300 टी/एच

5.1. इस प्रकार, सारांश में, डीपीटी ने पीओएल और अन्य तरल कार्गो प्रहस्तन प्रभार, तरल भंडारण प्रभार, बर्थ किराया प्रभार और विविध प्रभारों के संबंध में इस प्राधिकरण के 09 मई 2013 के आदेश संख्या टीएएमपी/5/2013-केपीटी द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाया है और एलपीजी प्रहस्तन प्रभारों के लिए पत्तन ने 30 मार्च 2016 के प्रशुल्क आदेश सं. टीएएमपी/5/2016-केओपीटी में अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क को अपनाया है। चूंकि एलपीजी भंडारण के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है और पीपीपी मोड में निकटवर्ती महापत्तनों में भी एलपीजी भंडारण के संदर्भ प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है, डीपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत परासमिक पद्धति का अनुसरण करते हुए एलपीजी भंडारण प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है।

5.2. इस प्राधिकरण द्वारा पीओएल और अन्य तरल कार्गो प्रहस्तन प्रभार, तरल भंडारण प्रभार, बर्थ किराया प्रभार और विविध प्रभारों के संबंध में इस प्राधिकरण के 09 मई 2013 के आदेश संख्या टीएएमपी/5/2013-केपीटी के द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क और एलपीजी प्रहस्तन प्रभारों के लिए 30 मार्च 2016 के आदेश सं. टीएएमपी/5/2016-केओपीटी में अनुमोदित प्रशुल्क की 10 फरवरी 2021 के मौजूदा प्रस्ताव, वार्षिक सूचकांकन गुणक को लागू करने के पश्चात्, की गयी तुलना नीचे सारणीबद्ध की जाती है:-

विवरण	पीओएल और अन्य तरल कार्गो प्रहस्तन प्रभार, तरल भंडारण प्रभार, बर्थ किराया प्रभार और विविध प्रभारों के संबंध में इस प्राधिकरण के 09 मई 2013 के आदेश संख्या टीएएमपी/5/2013-केपीटी के द्वारा संदर्भ/अपफ्रंट और एसपीएसपी प्रहस्तन प्रभारों के लिए 30 मार्च 2016 के आदेश सं. टीएएमपी/5/2016-केओपीटी में अनुमोदित प्रशुल्क		डीपीटी के 10 फरवरी 2021 के प्रस्ताव में प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क	
			प्रस्तावित जेटी संख्या 11	जेटी संख्या 11 के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानक
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	अनुमोदित प्रशुल्क (रु. में/ टन) एफ सी 31.29 31.29	प्रहस्तन दर (रु. में) 1000/घंटे	प्रस्तावित प्रशुल्क (रु. में/ टन) एफ सी 36.84 36.84	
(i) पीओएल	108.64 65.18	300/घंटे	127.91 76.74	1000/घंटे



(ii) अन्य तरल पदार्थ (iii) एलपीजी	201.31 120.79	250/घंटे	215.68 129.41	300/घंटे 250/घंटे
बर्थिंग कार्यकलाप (प्रति जीआरटी/घंटे)	एफ सी ₹ 0.57 ₹ 0.34	-	एफ सी ₹ 0.67 ₹ 0.40	-
विविध प्रभार (प्रति एमटी)	₹4.11 प्रति एमटी	-	एफ सी ₹ 4.84 ₹ 4.84	-
भंडारण सुविधा (i) तरल (रु./ एमटी/दिन)  (ii) एलपीजी (रु./ एमटी/दिन)	₹6.21(रु./ एमटी/दिन) कोई दर उपलब्ध नहीं	-	एफ सी 7.31 7.31  67.44 67.44	मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय 12 दिन  2 दिन

6. चूंकि एलपीजी के भंडारण के लिए डीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क पत्तन द्वारा दिये गए कारणों से मौजूदा अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क से अपनाया हुआ नहीं है, पत्तन ने अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत परामर्शिक पद्धति के अनुसार एलपीजी के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रशुल्क की से अलग गणना प्रस्तुत की है। निर्धारित परमर्शी प्रक्रिया के अनुसार, डीपीटी 10 फरवरी 2021 और 16 फरवरी 2021 के पत्र के द्वारा डीपीटी 16 फरवरी 2021 के ई-मेल द्वारा उपलब्ध गए, सभी प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/भावी बोलीकर्ताओं को डीपीटी द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभारों पर उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई। इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल) को छोड़कर किसी भी प्रयोक्ता/ प्रयोक्ता संगठन/भावी बोलीकर्ता ने अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी। आईओसीएल से प्राप्त टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के तौर पर डीपीटी को भेजा गया। डीपीटी ने 10 मार्च 2021 के अपने ई-मेल के द्वारा इस पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की।

7. इस मामले में वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से 05 मार्च 2021 को एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। संयुक्त सुनवाई में डीपीटी ने अपने प्रस्ताव का पॉवर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण दिया और अपने पॉवर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण की एक प्रति भी भेजी। डीपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं/ प्रयोक्ता संगठनों ने संयुक्त सुनवाई में अपने-अपने निवेदन रखे।

8.1. जहां तक एलपीजी के भंडारण टैंक की क्षमता के परिकलन के बारे में मैसर्स अडानी पोर्ट एंड सेज लिमिटेड (एपीएसएल) द्वारा उठाये गए मुद्दे का संबंध है, डीपीटी को हमारे 09 मार्च 2021 के पत्र के द्वारा परिकलन प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। डीपीटी ने 10 मार्च, 2021 के अपने ई-मेल द्वारा उस पर अपना उत्तर भेजा तथा मौजूदा प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत प्रस्तावित तेल जेटी के लिए इष्टतम क्षमता परिकलन की गणना को पुनःउद्धरत किया।

8.2. डीपीटी ने 18 मार्च 2021 के अपने ई-मेल द्वारा तरल टैंक फार्म और एलपीजी के भंडारण प्रभार अनुसूची में निम्नलिखित टिप्पण अंतर्विष्ट करने का प्रस्ताव किया:

टिप्पण:

- (i) किसी भी प्रकार के कार्गो पर कोई निशुल्क दिवस अनुज्ञेय नहीं होगा।
- (ii) जोखिमपूर्ण तरल पदार्थ पर विलंब शुल्क ऊपर की अनुसूची में निर्धारित सामान्य दरों का 1.25 गुणा।
- (iii) भंडारण प्रभार कार्गो के ठहराव की अवधि में, टर्मिनल के अकार्य, दिवसों और सीमाशुल्क अधिसूचित छुट्टियों सहित, सभी दिवसों के लिए देय होगा।
- (iv) कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए उपार्जित नहीं होगा जब प्रयोक्ता द्वारा अनुज्ञेय किये जाने पर टर्मिनल परिचालक को आरोप्य कारणों से टर्मिनल परिचालक कार्गो की सुपुर्दगी/पोत में लदान करने की स्थिति में नहीं है।

9. इस मामले में परामर्श संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेख में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों और उनके द्वारा प्रस्तुत दलीलों के उद्धरण संबंधित पक्षों को अलग से भेज दिये जायेंगे। यह ब्यौरा हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करा दिया जायेगा।

10. मामले की संक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के आधार पर निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:-

- (i) दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) का प्रस्ताव, डीपीटी में सार्वजनिक निजी भागिदारी (पीपीपी) पद्धति के अनुसार निर्माण, परिचालन और हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर पुराने कांडला में तेल जेटी नं. 11 के विकास, परिचालन और रखरखाव के लिए डीपीटी के स्वयं के पत्तन में पीओएल और अन्य तरल पदार्थों के प्रहस्तन के लिये तेल जेटी के विकास हेतु इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपीपी/5/2013-केपीटी दिनांक 09 मई 2013 के तहत निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाये जाने से संबंधित है। एलपीजी के प्रहस्तन प्रभारों के लिये डीपीटी ने श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन (एसपीएमपी) की हल्दिया गोदी-II शल्लुखल्ली

के लिये इस प्राधिकरण के 30 मार्च 2016 के आदेश सं. टीएमपी/5/2016/केओपीटी में निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क अपनाये जाने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क ग्राह्य वार्षिक सूचकांकन गुणक लागू करने के पश्चात् है। चूंकि एलपीजी भंडारण के लिए अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क न तो उसके अपने पत्तन में निर्धारित है और न ही पीपीपी परियोजनाओं के लिए निकट के किसी महापत्तन में निर्धारित है, डीपीटी ने एलपीजी के भंडारण प्रशुल्क का प्रस्ताव अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत परासमिक पद्धति के अनुसार किया है।

- (ii) संशोधित संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.2 के अनुसार, महापत्तन न्यास अपफ्रंट दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत संबंधित महापत्तन न्यास या किसी अन्य महापत्तन न्यास में किसी वस्तु/सेवा के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किए गए उच्चतम अपफ्रंट प्रशुल्क को अपना सकता है। यदि संबंधित महापत्तन न्यास में उस वस्तु के लिए कोई प्रशुल्क तय नहीं किया गया है या संबंधित महापत्तन न्यास में निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क को विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है, तो पोर्ट के पास उच्चतम अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाने का विकल्प है, जो इस प्राधिकरण द्वारा किसी अन्य महापत्तन न्यास में विस्तृत और पर्याप्त औचित्य देते हुए परियोजना में परिकल्पित वस्तु / सेवा के लिए पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता हो। यदि ये दोनों विकल्प व्यवहारिक न हो तो पत्तन अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए संदर्भ प्रशुल्क का प्रस्ताव कर सकता है। डीपीटी का प्रस्ताव प्रथम दृष्टया संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के उपबंधों में फिट बैठता है।
- (iii) पत्तन ने यह भी उचित ठहराया है कि इष्टतम क्षमता के संबंध में पुराने कांडला में डीपीटी में परिकल्पित प्रस्तावित क्षमता का आकलन, सुविधा पर कार्गो का प्रकार यानी एलपीजी के लिए तेल जेटी संख्या 11 के समान प्रकृति के हैं और डीपीटी के दिनांक 09 मई 2013 के आदेश द्वारा निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क एवं एलपीजी के लिए एसपीएमपी पर तरल जेटी के लिए तय संदर्भ प्रशुल्क की तुलना में समान हैं। पत्तन ने यह भी पुष्टि की है कि पीओएल और अन्य तरल पदार्थों के लिए अग्रिम शुल्क डीपीटी के दिनांक 09 मई 2013 के आदेश के द्वारा डीपीटी पर ऑयल जेट्टी के लिए अनुमोदित और एसपीएमपी में तरल जेट्टी के एसपीएमपी के दिनांक 30 मार्च 2016 के आदेश द्वारा अनुमोदित आदेश वर्तमान परियोजना के समुचित प्रतिनिधित्व करते हैं। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर और यह मानते हुए कि इस प्राधिकरण द्वारा आदेश संख्या टीएमपी/05/2013-केपीटी दिनांक 09 मई 2013 के तहत अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क और इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क आदेश क्रमांक टीएमपी/05/2016-केओपीटी दिनांक 30 मार्च 2016, के तहत अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क, अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008/संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के मानदंडों और सिद्धांतों पर आधारित हैं और डीपीटी का वर्तमान प्रस्ताव कथित आदेश में उक्त दरों में ग्राह्य वार्षिक सूचकांकन गुणक लागू करने के पश्चात् पत्तन द्वारा एलपीजी के प्रस्तावित भंडारण प्रभारों की गणना अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 करने के अनुसार की गई है यह प्राधिकरण डीपीटी पर तेल जेटी संख्या 11 के लिए उपरोक्त प्रशुल्क आदर्शों में संबंधित प्रशुल्क मदों की दरों को अपनाये जाने के डीपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित करता है जो वर्ष 2021-22 के लिये इस प्राधिकरण द्वारा घोषित वार्षिक सूचकांकन गुणक लागू करने के अधीन है जिन पर आगामी पेटाओं में चर्चा की जा रही है।
- (iv) यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि एलपीजी के भंडारण के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत कोई मानदंड निर्धारित नहीं हैं। डीपीटी ने एलपीजी के भंडारण प्रभारों की गणना तरल टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए की है, जैसा आगामी पेटाओं में स्पष्ट किया गया है।
- (v) एक नग एलपीजी टैंक फार्म के लिए भंडारण प्रभार का परिकलन:
- (i) इष्टतम क्षमता:  
डीपीटी द्वारा आकलित एलपीजी प्रहस्तन की इष्टतम क्षमता 313703 टन प्रति वर्ष {313703 एमटी [एलपीजी की प्रहस्तन दर 584 एमटी/घंटा x 365 दिन x 0.70 लोड गुणक x 8.76% एलपीजी का कार्गो हिस्सा]। एलपीजी भंडारण के लिए परिकल्पित एक भंडारण टैंक की क्षमता का आकलन एक दिये गये समय पर 1718 एमटी प्रति दिन निकलता है।
- (ii) पूंजीगत लागत:  
डीपीटी द्वारा एलपीजी भंडारण विकास की पूंजीगत लागत में सिविल और यांत्रिक निर्माण कार्य, अग्नि शमन सुविधा के साथ एक भंडारण टैंक का आकलन 1536.09 लाख रु. किया गया है, जिसमें से 937.75 लाख रु. सिविल पूंजीगत लागत है और शेष 598.35 लाख रु. उपस्कर पूंजीगत लागत के लिए हैं। पूंजीगत लागत आकलन में विविध पूंजीगत लागत के रूप में सिविल और यांत्रिक लागत का 5% भी शामिल है।
- (iii) परिचालन लागत:
- (क) विद्युत लागत: पत्तन द्वारा विद्युत लागत का आकलन 0.47 हैक्टेयर के बैक अप क्षेत्र के लिए 10.27 रु. प्रति यूनिट की दर से 240000 यूनिट प्रति हैक्टेयर प्रति वर्ष के प्रदीपन के लिए 11.54 लाख रु. किया

गया है प्रदीपन के लिए 240000 यूनिट प्रति हैक्टेयर प्रति वर्ष की खपत अप्रकट दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक के अनुरूप है। विद्युत लागत आकलन में छोटी सी गणितीय त्रुटि प्रतीती होती है जिसे 11.58 लाख रु. पर संशोधित कर दिया गया है (0.47 हैक्टेयर x 240000 यूनिट हैक्टेयर x 10.27 रु./यूनिट)।

- (ख) मरम्मत और अनुरक्षण लागत का आकलन सिविल लागत के 1% पर और उपस्कर लागतों के 2% पर किया गया है जो दिशानिर्देशों में दिये गए मानकों के अनुसार है।
- (ग) डीपीटी द्वारा बीमा लागत का आकलन सकल स्थायी आस्तियों के 1% पर किया गया है। जो दिशानिर्देशों में दिए गए मानकों के अनुसार है।
- (घ) मूल्यह्रास सिविल मदों पर (भंडारण टैंक को छोड़कर) @ 1.58% उपस्कर लागत पर 6.33% और भंडारण टैंकों पर 3.80% की दर पर आकलित किया गया है।
- (ङ) डीपीटी द्वारा अन्य व्ययों को सकल स्थायी आस्तियों के 1% पर आकलित किया गया है जो दिशानिर्देशों में दिए गए मानकों के अनुसार है।
- (च) लाइसेंस शुल्क: अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देश अनुबद्ध करते हैं कि पत्तन भूमि के लाइसेंस शुल्क का आकलन संबंधित महापत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित दरों के अनुसार किया जायेगा। पत्तन ने 4680 वर्ग मीटर बैक अप क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क का आकलन 1019.37 रु. प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष किया है जो 'श्रेणी-जी1 कांडला क्रीक के पूर्वी किनारे से नकटी क्रीक के पश्चिमी किनारे तक स्थित भूमि के लिए इस प्राधिकरण के 13 नवंबर 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/24/2014-केपीटी में कांडला भूमि के लिए अनुमोदित दरमान के अनुसार 905.17 रु. प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष की आधार दर पर ग्राह्य वृद्धि गुणक लागू करने के पश्चात् की गयी है। यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि इस प्राधिकरण ने 23 दिसंबर, 2020 के आदेश संख्या टीएएमपी/15/2020-डीपीटी के द्वारा कांडला भूमि के पट्टा किराये 1 जनवरी 2019 से पांच वर्ष की अवधि के लिए 1 जनवरी 2020 को लागू पट्टा किराये में 2% वार्षिक वृद्धि के साथ संशोधित कर दिये हैं। जी-1 श्रेणी की आधार पर 999.38 रु. प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष है। डीपीटी द्वारा आकलित लाइसेंस शुल्क को दिसंबर 2020 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित लाइसेंस शुल्क को 2% वृद्धि गुणक पर सुविचार करते हुए संशोधित कर दिया गया है अर्थात् 01 जनवरी 2021 को प्रचलित दर पर जो 1039.75 रु. प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष बनती है [1.1.2019 को 999.38 x 1.02 x 1.02]। संशोधित लाइसेंस शुल्क डीपीटी द्वारा आकलित 47.71 लाख रु. के प्रति 48.66 लाख रु. बनती है।
- (vi) नियोजित पूंजी पर प्रतिफल (आरओसीई) एलपीजी की भंडारण सुविधा के विकास की कुल आकलित लागत के 16% पर 245.77 लाख रु. आकलित किया गया है यानी 1536.09 लाख रु. x 16%. आरओसीई 2008 दिशानिर्देशों के उपबंधों के अनुरूप है।
- (vii) उपर्युक्त आशोधनों के अधीन, एलपीजी की भंडारण सुविधा के लिए अपेक्षित कुल आकलित राजस्व अपेक्षा जो 178.23 लाख रु. जमा 245.77 लाख रु. के आरओसीई का योग है, पत्तन द्वारा आकलित 422.98 लाख रु. के प्रति 424.00 लाख रु. बनता है। डीपीटी द्वारा एलपीजी के भंडारण प्रभार निकालने का लागत विवरण और लाइसेंस शुल्क आकलन में संशोधन को ध्यान रखते हुए आशोधित लागत की स्थिति **अनुलग्नक-1** के रूप में संलग्न है।
- (viii) 422.98 लाख रु. के आकलित एआरआर को वहन करने के लिए डीपीटी द्वारा निकाला गया एलपीजी का भंडारण प्रशुल्क 67.44 रु. एमटी/दिन है अर्थात् (422.98 लाख रु./62070 [एक दिये गए समय में एलपीजी के भंडारण टैंक की भंडारण क्षमता 1718 एमटी x 365 दिन = 627070])। जहां तक संयुक्त सुनवाई के दौरान मैसर्स अडानी पोर्ट एंड सेज लिमिटेड (एपीएसएल) द्वारा मांगे गए इस स्पष्टीकरण का संबंध है, कि क्या टैंक में एलपीजी कार्गो को भंडारण सुविधा मिलेगी यदि हाँ तो कितने दिन मिलेगी। इसे डीपीटी ने प्रस्तावित भंडारण प्रशुल्क निकालते समय लेखबद्ध किया है। डीपीटी ने इस संबंध में विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किया है और पुष्ट की है कि एलपीजी भंडारण टैंक की इष्टतम भंडारण क्षमता निकालते समय 2 दिन के ठहराव समय को लेखबद्ध किया है। एक दिये गए समय में 1718 एमटी [यानी एलपीजी की इष्टतम प्रहस्तन क्षमता/एलपीजी का टर्नओवर अनुपात अर्थात् {313703 एमटी [एलपीजी की प्रहस्तन दर 584 एमटी x घंटा x 24 घंटे x 365 दिन x 0.07 लोड गुणक x 8.76% एलपीजी का कार्गो हिस्सा/ 182.5 दिन [यानी 365 दिन/2 दिन ठहराव समय]=1718 एमटी} जिसके आधार पर डीपीटी ने एलपीजी का प्रस्तावित भंडारण प्रशुल्क निकाला है। पत्तन ने यह भी पुष्टि की है कि 67.44 टन/ दिन के एलपीजी के प्रस्तावित भंडारण प्रशुल्क पर, इस कार्यकलाप से आकलित 422.98 लाख रु. का एआरआर परियोजना का वीओटी परिचालक वसूल सकता है। इसे इस प्रकार दिखाया जाता है:- 67.44

टन/दिन x 2 दिन औसत ठहराव समय x 313703 एमटी एलपीजी के लिए निर्धारित इष्टतम क्षमता =423 लाख रु. यानी पूर्णांकन के पश्चात् आकलित एआरआर।  
अतः एलपीजी के भंडारण प्रभार के लिए आशोधित एआरआर का आकलन उसी पद्धति से किया गया है और संशोधित भंडारण प्रभार 67.62 रु. एमटी दिन [424.00 लाख रु. /6,270,70]। उक्त आकलन के आधार पर संशोधित भंडारण प्रभार, दरमान में निर्धारित है।

- (ix) इस प्राधिकरण द्वारा 09 मई 2013 के आदेश संख्या टीएएमपी/05/2013-केपीटी में अनुमोदित तेल जेटी की अप्रेंट प्रशुल्क अनुसूची निर्धारित करती है कि प्रशुल्क सीमा को मुद्रास्फीति पर सूचकांकित किया जायेगा, लेकिन 1 जनवरी 2012 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तन के 60% तक ही सूचकांकित किया जायेगा। इससे आगे और कि इस प्राधिकरण द्वारा 30 मार्च, 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/05/2016-केओपीटी के द्वारा तरल जेटी के लिए अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची निर्धारित करती है कि 1 जनवरी 2015 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तन के 60% तक ही सूचकांकित किया जायेगा।
- चूंकि 09 मई 2013 के डीपीटी के आदेश में डब्ल्यूपीआई के सूचकांकन के लिए आधार वर्ष 1 जनवरी 2012 निर्धारित है, डीपीटी ने 1 जनवरी 2012 के आधार वर्ष के लिए वर्ष 2017-18 तक इस प्राधिकरण द्वारा घोषित संचयी सूचकांकन गुणक 11.21% लागू करने के पश्चात् और तत्पश्चात् अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत इस प्राधिकरण द्वारा घोषित वर्ष 2018-19 के लिए 2.07%, 2019-20 के लिए 2.56% और वर्ष 2020-21 के लिए 1.13% लागू करने के पश्चात् सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क दर का प्रस्ताव किया है। उक्त सूचकांकन गुणक का योग  $1.1773$  (अर्थात्  $1.1121 \times 1.0207 \times 1.0256 \times 1.0113$ ) बनता है। डीपीटी द्वारा पीओएल तथा अन्य तरल पदार्थ प्रहस्तन बर्थ किराया प्रभार, तरल भंडारण प्रभार और विविध प्रभार पर वर्ष 2020-21 तक ग्राह्य सूचकांकन कारक लागू करने के पश्चात् सूचकांकित दर का प्रस्ताव किया है। इसी प्रकार, एलपीजी के प्रहस्तन प्रभार के लिए 30 मार्च, 2016 के केओपीटी के आदेश में डब्ल्यूपीआई सूचकांकन का आधार वर्ष 1 जनवरी 2015 निर्धारित है, डीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा 1 जनवरी 2015 के आधार वर्ष के लिए घोषित संचयी सूचकांकन लागू करने के पश्चात् वर्ष 2016-17 के लिए शून्य, 2017-18 के लिए 1.20% और वर्ष 2018-19, 2019-20 और 2020-21 के लिए क्रमशः 2.07%, 2.56% और 1.13% संशोधित संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अंतर्गत लागू करके सूचकांकित दर का प्रस्ताव किया है। उक्त सूचकांकन कारक का योग  $1.07136$  (अर्थात्  $1.012 \times 1.0207 \times 1.0256 \times 1.0113$ ) बनता है।
- जनवरी 2015 के आधार वर्ष पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एलपीजी की अंगीकृत प्रहस्तन दर को वर्ष 2010-21 तक ग्राह्य सूचकांकन गुणक लागू करने के पश्चात् एलपीजी के प्रहस्तन प्रभार के लिए डीपीटी द्वारा प्रस्तावित सूचकांकित दर सही पाई गई है।
- यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस प्राधिकरण ने वर्ष 2021-22 के लिए भी डब्ल्यूपीआई के विचलन के 60% पर वार्षिक सूचकांकन गुणक @0.33% ( $60\% \times 0.55$ ) भी अनुमोदित कर दिया है और इसे हमारे 19 मार्च 2021 के पत्र संख्या टीएएमपी/12/2000-विविध द्वारा सभी महापत्तन न्यासों और संबंधित बीओटी प्रचालकों को संसूचित कर दिया गया है जो वर्ष 2020-21 के लिए 01 अप्रैल 2021 से 31 मार्च 2022 तक के लिए है। इसलिए, सभी अंगीकृत प्रशुल्क मदों के लिए डीपीटी द्वारा प्रस्तावित सूचकांकित दर वर्ष 2021-22 के लिए इस प्राधिकरण द्वारा घोषित 0.33% के ग्राह्य सूचकांकन को लेखबद्ध करके अद्यतन किया जाता है। संशोधित सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क को संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित कर दिया गया है।
- (x) भावी अवधि के लिए संदर्भ प्रशुल्क के सूचकांकन को नियंत्रित करने के लिए डीपीटी का प्रस्तावित नोट 1 जनवरी 2021 के संदर्भ से है। चूंकि 01 जनवरी 2020 और 1 जनवरी 2021 के बीच थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के संदर्भ से इस प्राधिकरण द्वारा घोषित वार्षिक सूचकांकन गुणक को संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची का निर्धारण करते समय हमारे द्वारा लेखबद्ध कर लिया गया है, भावी अवधि के लिए सूचकांकन 1 जनवरी 2021 और संबंधित वर्ष के 1 जनवरी के बीच की अवधि के संदर्भ से है। इसलिये डीपीटी का प्रस्तावित सामान्य टिप्पण अनुमोदित किया जाता है।
- (xi) (क) विलंबित भुगतान और धनवापसी के दंडात्मक व्याज के संबंध में डीपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी संख्या 1.1(i)(ख) डीपीटी के मई 2013 के अपनाए गए दरमान में किए गए निर्धारण के अनुरूप नहीं है। उक्त टिप्पणी को डीपीटी के अपनाए गए दरमान में अनुसार निर्धारित किया जाता है।
- (ख) डीपीटी ने एलपीजी की परिभाषा को "एलपीजी को हल्का हाइड्रोकार्बन युक्त प्रोपेन, इसोब्यूटीन, सामान्य ब्यूटेन, ब्यूटाइलीन या ऐसे अन्य पदार्थ के मिश्रण से परिभाषित किया गया है, जो सामान्य परिवेश के तापमान और वायुमंडलीय दबाव पर गैसीय है, लेकिन दबाव के अनुप्रयोग द्वारा सामान्य परिवेश के तापमान पर तरल अवस्था और ऐसे विनिर्देशों के अनुरूप, संघनित किया जा सकता है जैसा कि केंद्र सरकार भारतीय मानक ब्यूरो के परामर्श से समय-समय पर सूचित कर सकती है, के तौर पर शामिल करने का प्रस्ताव किया है"। एसपीएमपी के 30 मार्च 2016 के अपनाए गए दरमान में एलपीजी की परिभाषा नहीं दी गई है। इसके अतिरिक्त, पत्तन ने पीओएल की

परिभाषा को "पेट्रोल, तेल और स्नेहक" के रूप में अंतर्विष्ट करने का प्रस्ताव भी किया है। डीपीटी के 9 मई 2013 के अपनाए गए दरमान में पीओएल की परिभाषा नहीं दी गई है। चूंकि दोनों प्रस्तावित परिभाषायें स्पष्टता देने और अस्पष्टता से बचने के लिए हैं, उन्हें पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित रूप में निर्धारित किया जाता है।

- (ग) डीपीटी द्वारा प्रस्तावित रियायती तटीय दरों पर पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिये पोत के वर्गीकरण की प्रणाली, को लागू करने के लिए पोत संबंधी प्रभारों और कार्गो संबंधी की उगाही के लिये मानदंड (सीआरसी) के इस प्राधिकरण द्वारा 26 नवम्बर 2015 के कामन अंगीकरण आदेश आदेश संख्या टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी के साथ साथ सभी महापत्तनों और वीओटी ऑपरेटरों को जारी 10 जून 2016 के संशोधित आदेश के अनुरूप नहीं पाई गई हैं। ऐसी स्थिति में, उक्त कामन आदेश में यथानिर्धारित सामान्य सोपाधिकृतार्थे अन्य महापत्तन न्यासों और वीओटी ऑपरेटरों के लिये किए गए निर्धारणों के अनुरूप प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित की जाती हैं।
- (घ) डीपीटी के अपनाए गए दरमान के सामान्य नोट (vii)(ख) में निर्धारित किया गया है कि पीओएल, लौह अयस्क और लौह छर्रों और थर्मल कोयले सहित कूड के अलावा अन्य सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभारों सामान्य कार्गो से संबंधित शुल्क के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए। यह एमओपीएसडब्ल्यू की तटीय रियायत नीति और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सामान्य आदेश के अनुरूप है।  
इस संबंध में डीपीटी द्वारा प्रस्तावित नोट यह बताता है कि पीओएल, "अन्य तरल" सहित कूड के अलावा अन्य सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभार, सामान्य कार्गो से संबंधित प्रभार का 60% से अधिक नहीं होना चाहिए। एमओएसडब्ल्यू की तटीय रियायत नीति में "अन्य तरल" कार्गो का तटीय रियायत के बारे में स्पष्ट रूप से उल्लेख नहीं किया गया है और इसलिए उक्त टिप्पणी में "अन्य तरल" शब्द को हटाने के लिए अव्यवस्थित टिप्पणी को एमओएसडब्ल्यू की तटीय रियायत नीति के अनुरूप आशोधित किया जाता है। वास्तव में डीपीटी ने भी मई 2013 के डीपीटी के आदेश से अपनाये गये प्रशुल्क के आधार पर अन्य तरल कार्गो के प्रहस्तन प्रभारों में तटीय रियायत का प्रस्ताव दिया है, जो सही है।  
इसके अलावा, क्योंकि यह प्रस्ताव तरल कार्गो के प्रहस्तन लिए है, इसलिए, लौह छर्रों और लौह पल्लों और तापीय कोयला को डीपीटी द्वारा प्रस्तावित कथित नोट से हटाया जाने का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है क्योंकि यह टर्मिनल तरल कार्गो के लिये है और कार्गो की ये मदें प्रस्तावित टर्मिनल के लिए प्रासंगिक नहीं हैं।
- (ङ) डीपीटी के अपनाए गए दरमान में एक नोट निर्धारित है कि टर्मिनल ऑपरेटर के उपकरण खराब हो जाने या बिजली के फेल हो जाने या टर्मिनल ऑपरेटर के उत्तरदायित्व पर किसी भी उपयुक्त अन्य कारणों से लगातार एक घंटे या उससे अधिक समय तक, जब पोत अपनी बर्थ पर अकार्यपूर्ण स्थिति में हो जाता है तो उस अवधि के लिए कोई बर्थ किराया नहीं लिया जाएगा। पत्तन ने इस नोट का प्रस्ताव नहीं किया है। इसे संदर्भ प्रशुल्क दरमान में शामिल किया जाता है क्योंकि यह सभी महापत्तन न्यासों और वीओटी प्रचालकों के दरमानों में समान रूप से निर्धारित है। उपर्युक्त निर्धारण के मद्देनजर, एक अन्य टिप्पण कि तेल टर्मिनल की तटीय आधारित सुविधाओं के बंद होने या गैर-उपलब्धता के कारण या टर्मिनल को आरोप्य अन्य कारणों से पोत के अकार्यपूर्ण स्थिति में हो जाने पर रियायतकार को निष्क्रिय अवधि के दौरान अर्जित, बर्थ किराया शुल्क के बराबर रियायतकर्ता द्वारा छूट दी जाएगी महत्वहीन हो जाता है। अतः इसे विलुप्त किया जाता है।
- (च) डीपीटी के अपनाये गये प्रशुल्क की अनुसूची 3.1 के तहत निर्धारित टिप्पण यह बताता है कि "कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में कार्गो लदान और उतराई प्रभार (जैसा भी मामला हो), पार्सल लाईनों के माध्यम से ढुलाई घाटशुल्क आदि शामिल होंगे।" इसके प्रति डीपीटी द्वारा अनुसूची 3.1 के तहत प्रस्तावित नोट में, शब्द "घाटभाड़ा" शामिल नहीं है। "घाटशुल्क" शब्द को आदि से पहले जोड़ा जाता है ताकि इसे डीपीटी के अपनाए गए दरमान में निर्धारण के अनुरूप किया जा सके।
- (छ) डीपीटी ने तरल टैंक फार्म और एलपीजी के लिये अलग से भंडारण प्रभार की प्रस्तावित अनुसूची 4 के नीचे निशुल्क अवधि और भंडारण प्रभारों की गणना की विधि से संबंधित टिप्पण प्रस्तावित किये हैं जिन पर पूर्व के पैराओं में चर्चा की गयी है। प्रस्तावित टिप्पण सही प्रतीत होते हैं अतः अनुमोदित किये जाते हैं।
- (ज) प्रस्तावित विविध प्रभारों के अंतर्गत घटकों/सेवाओं में एसपीएमपी के साथ ही डीपीटी दोनों के अपनाये गये दरमानों की विविध सेवाओं को कवर करते हैं। यह सही पाया गया है और इसलिए इन्हें निर्धारित किया जाता है।
- (xii) 09 मई 2013 के डीपीटी के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित और पत्तन द्वारा वर्तमान प्रस्ताव में अंगीकृत, पीओएल और अन्य तरल पदार्थों के अपफ्रंट प्रशुल्क के अनुमोदित दरमान में किसी निष्पादन मानक का निर्धारण नहीं किया गया है। इस प्राधिकरण द्वारा 30 मार्च 2016 के एसपीएमपी आदेश द्वारा अनुमोदित और डीपीटी द्वारा एलपीजी प्रहस्तन के लिये वर्तमान

प्रस्ताव में अंगीकृत संदर्भ प्रशुल्क 2008 के अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप निष्पादन मानक निर्धारित करते हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से संदर्भ प्रशुल्क के साथ साथ निष्पादन मानक निर्धारित करने की अपेक्षा रखता है।

पीओएल और अन्य तरल कार्गो के लिए सकल बर्थ उत्पादन के निबंधन में प्रस्तावित निष्पादन मानक 09 मई 2013 का डीपीटी का अप्रेंट प्रशुल्क आदेश अनुमोदित करते समय सुविचारित प्रहस्तन दर से मेल खाता पाया गया है और एलपीजी के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानक 30 मार्च 2016 के एसपीएमपी आदेश में अनुमोदित निष्पादन मानकों के अनुरूप हैं। इससे आगे, प्रस्तावित निष्पादन मानक वही हैं जिन्हें अन्य तेल जेटी संख्या 9 और 10 में पीओएल, अन्य तरल पदार्थ तथा एलपीजी के प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया है। पत्तन ने स्पष्ट रूप से बताया है कि यह परियोजना तेल जेटी संख्या 9 तथा 10 के समान ही है और प्रशुल्क जरूरतें भी तेल जेटी संख्या 9 और 10 के समान ही होनी चाहिए। इसी अनुरूपता के आधार पर, तीन कार्गो मर्दों के लिए सकल बर्थ उत्पादन के निबंधन में प्रस्तावित निष्पादन मानक, तेल जेटी संख्या 9 और 10 में निर्धारित स्तर के समान हैं, अनुमोदित किया जाता है सकल बर्थ उत्पादन के प्रस्तावित निष्पादन मानक प्रति टन/ प्रति घंटा आधार पर हैं, इसलिए अनुमोदित हैं। इसके अतिरिक्त, पीओएल और अन्य तरल पदार्थों के लिए मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय के लिए 12 दिन और एलपीजी क्षेत्र के लिए 2 दिन का निष्पादन मानक है, अतः अनुमोदित है। प्रसंगवश प्रयोक्ताओं में से किसी ने भी मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय के प्रस्तावित निष्पादन मानक पर कोई आपत्ति नहीं उठायी।

- (xiii) डीपीटी ने निष्पादन संबद्ध सूचकांकन के लिए किसी सामान्य टिप्पण का प्रस्ताव नहीं किया है। इस संबंध में सामान्य टिप्पण संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में शामिल है जो संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अंतर्गत शासित अन्य पीपीपी परियोजनाओं में किये गए निर्धारणों के अनुरूप है।

- (xiv) यदि रिकॉर्ड में दर्ज या किसी अन्य औचित्यपूर्ण कारणों से कोई त्रुटि दिखाई देती है, तो डीपीटी, निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए परियोजना की बोली प्रक्रिया पूरी होने से पहले भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन पूर्व तक, पर्याप्त औचित्य/तर्क के साथ इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है।

11.1 उपरोक्त के अध्यक्षीन पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित और वर्ष 2021-22 के लिये ग्राह्य वार्षिक सूचकांकन गुणक की सीमा तक हमारे द्वारा अद्यतन की गयी 'संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची' और डीपीटी में पुराने कांडला स्थित तेल जेटी संख्या 11 के विकास, परिचालन और अनुरक्षण के लिये पत्तन द्वारा प्रस्तावित 'निष्पादन मानक' क्रमशः **अनुलग्नक II और III** के रूप में संलग्न हैं।

11.2 परिणाम में, और ऊपर दिए गए कारणों के लिए, और सामूहिक सोच-विचार के आधार पर, पुराने कांडला में डीपीटी में तेल जेटी नंबर 09 और 10 के विकास, संचालन और रखरखाव के लिए प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची निष्पादन मानक सहित अनुमोदित और अधिसूचित की जाती हैं जो **अनुलग्नक- II और अनुलग्नक - II** के रूप में संलग्न है।

11.3 संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेज में और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत समझौते में उल्लेख किया जाएगा। डीपीटी को तदनुसार संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानक, बोली दस्तावेज में और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में शामिल करने की सलाह दी जाती है।

12.1 उसी वित्तीय वर्ष के वाणिज्यिक संचालन (सीओडी) की तारीख से 31 मार्च तक, प्रशुल्क को उस वर्ष के लिए प्रासंगिक अधिकतम सीमा तक अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क को प्रत्येक वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में उपलब्ध कराए गए सूचकांक के आधार पर स्वचालित रूप से संशोधित किया जाएगा जो कि पूरी रियायत अवधि के लिए लागू होगा।

हालांकि, पीपीपी ऑपरेटर प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए, कम से कम आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से 90 दिन पहले, निष्पादन मानकों ("निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क से और ऊपर 15% से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी)। निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और पूरे वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।

12.2 इस प्राधिकरण को प्रस्ताव, परियोजना के रियायत करार के तहत नियुक्त स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण के साथ प्रस्तुत किया जाएगा, जो पिछले 12 महीनों में रियायत समझौते में उल्लेखित या प्रचालन के पहले वर्ष में संचालन के महीनों की वास्तविक संख्या, जैसा भी मामला हो, के लिए निष्पादन मानकों की उपलब्धियों को दर्शाएगा।

12.3 यह प्राधिकरण, प्रस्ताव के प्राप्त होने पर, प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में उल्लिखित निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर डीपीटी के विचार मांगेगा।

12.4 ऑपरेटर पिछले 12 महीनों में रियायत समझौते में शामिल किए गए निष्पादन मानकों को प्राप्त नहीं करने की स्थिति में, यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए निष्पादन संबंध प्रशुल्क को अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और ऑपरेटर केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू अनुक्रमित संदर्भ शुल्क का हकदार होगा।

12.5 डीपीटी के विचारों पर विचार करने के बाद, यदि यह प्राधिकरण संतुष्ट है कि रियायत समझौते में शामिल निष्पादन मानकों को प्राप्त कर लिया गया है, तो यह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से प्रभावी होने के लिए 15 मार्च तक निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क को अधिसूचित करेगा।

12.6 निष्पादन संबंध प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण ऑपरेटर द्वारा निष्पादन मानकों और इनके अनुपालन पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण, ऑपरेटर द्वारा उपलब्धि या अन्यथा निष्पादन मानकों के आधार पर निष्पादन संबंध प्रशुल्क प्रस्ताव की स्वीकृति या अस्वीकृति पर निर्णय करेगा। अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन संबंध प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों से जुड़े परिशिष्ट में दिखाए गए चित्रण का अनुसरण करेगा।

12.7 ऑपरेशन के तीसरे वर्ष से, पीपीपी ऑपरेटर, निष्पादन संबंध प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र अभियंता द्वारा पिछले 12 महीनों की अवधि में निष्पादन मानकों की उपलब्धि के रूप में प्रमाणित अधीन इस प्राधिकरण द्वारा स्वचालित रूप से अधिसूचित किया जाएगा।

पीपीपी ऑपरेटर, तीसरे वर्ष से निष्पादन संबंध प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ निष्पादन संबंध प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से निष्पादन संबंध प्रशुल्क प्रभावी होने के लिए 20 मार्च तक इसे अधिसूचित करेगा।

12.8 इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किए गए निष्पादन मानकों के पीपीपी ऑपरेटर द्वारा गैर-उपलब्धि के संबंध में किसी भी उपयोगकर्ता को कोई शिकायत होने की स्थिति में, वह इस प्राधिकरण के लिए एक प्रतिवेदन दे सकता है, जो उसके बाद, प्रतिवेदन की एक जांच करेगा और डीपीटी अपना निष्कर्ष दे सकता है। डीपीटी, संबंधित रियायत समझौते के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

12.9 रियायत समझौते पर हस्ताक्षर करने के 15 (पंद्रह) दिनों के भीतर, संबंधित ऑपरेटर इस प्राधिकरण को रियायत समझौते को अग्रेषित करेगा जो इसे अपनी वेबसाइट पर अपलोड कर प्रचारित करेगा।

12.10 पीपीपी ऑपरेटर कार्गो अथॉरिटी, शिप बर्थ डे आउटपुट, जहाजों की औसत वापसी समय, औसत प्री-बर्थिंग प्रतीक्षा समय के साथ-साथ प्रत्येक बर्थ के लिए प्रशुल्क का निर्धारण होने पर इस प्राधिकरण को त्रैमासिक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। त्रैमासिक रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही के अंत में एक महीने के भीतर पीपीपी ऑपरेटर द्वारा प्रस्तुत की जाएगी। कोई अन्य जानकारी जो इस प्राधिकरण द्वारा आवश्यक हो सकती है, समय-समय पर उन्हें भी प्रस्तुत करना होगा।

12.11 यह प्राधिकरण अपनी वेबसाइट पर पीपीपी ऑपरेटर से प्राप्त ऐसी सभी जानकारी प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण किसी भी पीपीपी ऑपरेटर से अनुरोध करेगा कि वह कुछ ऐसे डेटा / सूचनाओं को प्रकाशित न करे, जो व्यावसायिक रूप से संवेदनशील हों। इस तरह के अनुरोध, प्रश्रुत डेटा/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता और प्रकाशन पर उनके राजस्व/प्रकाशन पर संभावित प्रतिकूल प्रभाव के बारे में विस्तृत औचित्य के साथ होने चाहिए। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी. एस. वालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./94/2021-22]

अनुलग्नक - I

दीनदयाल पत्तन न्यास की तेल जेटी संख्या 11 में एलपीजी के भंडारण प्रभारों का अप्रेंट प्रशुल्क परिकलन

(रु. लाख में)

क्र. सं.	विवरण	डीपीटी द्वारा आकलित	प्राधिकरण द्वारा आशोधित आकलन
I	भंडारण प्रभारों के परिकलन के लिए एलपीजी कार्गो की मीट्रिक टन में इष्टतम क्षमता (584 टन/घंटा x 365 दिन x 24 घंटा 70 % इष्टतम उपयोग कारक x 8.76% एलपीजी का कार्गो हिस्सा)	313703.00	313703.00

II	एलपीजी भंडारण टैंक की पूंजीगत लागत		
	-		
	(क) सिविल लागत		
	- टैंक फार्म का विकास	808.23	808.23
	- चार दीवारी	65.35	65.35
	- अग्नि बम्बा पंप कक्ष	19.52	19.52
	- विविध प्रभार 893.10 लाख का 5%	44.65	44.65
	उप-योग (क)	937.75	937.75
	(ख) उपस्कर लागत		
	- टैंक फार्म के विकास की यांत्रिक लागत	499.85	499.85
	- अग्नि शमन उपस्कर	70.00	70.00
	- विविध प्रभार 569.85 लाख का @ 5%	28.49	28.49
	उप-योग (ख)	598.34	598.34
	(ग) एलपीजी भंडारण टैंक फार्म की कुल पूंजीगत लागत (क+ख)	1536.09	1536.09
III	प्रचालन लागत		
(i)	एलपीजी भंडारण टैंक फार्म		
	(क) विद्युत लागत ( 2.4 लाख यूनिट x 0.47 हेक्टेयर x 10.27 प्रति यूनिट)	11.54	11.58
	(ख) मरम्मत तथा अनुरक्षण		
	- सिविल अस्तियां (सकल सिविल अस्तियों का 1%)	9.38	9.38
	- कल पुर्जों सहित यांत्रिक और विद्युतकीय उपस्कर (यांत्रिक और विद्युतकीय उपस्करलागत का 2% )	11.97	11.97
	(ग) बीमा ( आस्ति सकल मूल्य का 1% )	15.36	15.36
	(घ) मूल्यहास [ डीपीटी - सिविल कार्य (टैंक फार्म संरचना से इतर) ( 342.88 का 1.58% ) - उपस्कर लागत ( 598.34 का 6.33%) - टैंक फार्म संरचना से इतर ( 594.87 का 3.80%) ] भंडारण क्षेत्र का लाइसेंस शुल्क	65.91	65.91
	(ङ) भंडारण क्षेत्र का लाइसेंस शुल्क		
	(डीपीटी - 4680 वर्ग मीटर भूमि x रु. 1019.37 प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष) (प्राधिकरण - 4680 वर्ग मीटर भूमि x रु. 1039.76 प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष)	47.71	48.66
	(च) अन्य व्यय (सकल स्थायी आस्ति का 1%)	15.36	15.36
	एलपीजी भंडारण टैंक फार्म की कुल प्रचालन लागत	177.21	178.23



IV	राजस्व अपेक्षा और प्रस्तावित प्रशुल्क		
	-		
	<u>एलपीजी के भंडारण प्रभार</u>		
	<u>वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)</u>		
	(क) कुल प्रचालन लागत	177.21	178.23
	(ख) नियोजित पूंजी पर @16 % प्रतिफल	245.78	245.77
	<b>(ग) कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप से कुल राजस्व अपेक्षा</b>	<b>422.98</b>	<b>424.00</b>
	एलपीजी भंडारण टैंक फार्म की इष्टतम क्षमता एमटी में	313703	313703
	प्रचालन दिवस संख्या	365	365
	एलपीजी भंडारण ठहराव समय	2 days	2 days
	एलपीजी टर्नओवर अनुपात (365 / 2 दिन)	182.5	182.5
	प्रति दिन एक समय में एलपीजी भंडारण टैंक क्षमता (313703 / 182.5)	1718	1718
	<b>भंडारण प्रभार प्रति टन प्रति दिन (रु. में)</b> <b>डीपीटी परिकलन [एआरआर 422.98 लाख रु./((1718 x365))]</b> <b>प्राधिकरण परिकलन [ एआरआर 424 लाख/ (1718x365 ) ]</b>	<b>67.44</b>	<b>67.62</b>

**अनुलग्नक-II****पुराने कांडला में तरल कार्गो प्रहस्तन के लिए तेल जेद्री सं.11 की संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची****1. परिभाषाएं**

इन दरमानों में, जब तक प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i) **'तटीय पोत'** का अर्थ: सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी एक पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच विशेष रूप से व्यापार में नियोजित पोत से है।
- (ii) **'विदेशगामी पोत'** का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii) **'पत्तन'** का अर्थ दीनदयाल पत्तन न्यास से है।
- (iv) **'प्रति दिन'** का अभिप्राय: एक कैलेंडर दिवस या अन्यथा किए गए निर्धारण से है।
- (v) **'माह'** का अर्थ एक कैलेंडर माह से है।
- (vi) **'टन'** का अर्थ एक मीट्रिक टन या 1000 किलोग्राम या एक क्यूबिक मीटर होगा।
- (vii) **'तरलीकृत पेट्रोलियम गैस (एलपीजी)'** का अर्थ प्रकाश युक्त हाइड्रोकार्बन का मिश्रण जिसमें प्रोपेन, इसोब्यूटीन, सामान्य ब्यूटेन, ब्यूटाइलिन या ऐसे अन्य पदार्थ होते हैं जिन्हें सामान्य परिवेश के तापमान और वायुमंडलीय दबाव पर गैसीय होता है लेकिन भारतीय मानकों ब्यूरो के परामर्श से, केंद्र सरकार द्वारा समय-समय पर अधिसूचित किए जाने वाले दबाव और ऐसे विनिर्देशों के अनुरूप सामान्य परिवेश के तापमान पर तरल अवस्था में संघनित किया जा सकता है से है।
- (viii) **'पीओएल'** का अर्थ पेट्रोल, तेल, स्नेहक से है।

**2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें**

- (i) विलंबित भुगतान/वापसियों पर ब्याज :

- (क) प्रयोक्ता इस दरमान की दरों के तहत किसी भी शुल्क के विलंबित भुगतान पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी तरह, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसी पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा।
- (ख) दंडात्मक ब्याज की दर, भारतीय स्टेट बैंक की प्राईम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
- (ग) वापसी भुगतान में देरी को, सेवाओं के पूरा होने की तारीख से 20 दिन या प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, गिना जाएगा।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में देरी को टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल जारी होने की तारीख के 10 दिन बाद से ही गिना जाएगा। हालांकि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होता है, जहां भुगतान, सेवाओं का लाभ उठाने से पहले किया जाना होगा, जहां इस दरमान में प्रभारों का अग्रिम भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।
- (ii) परिकलित किए गए सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल जोड़ के अगले उच्च रुपये तक पूर्णांक कर दिया जाएगा।
- (iii) प्रयोक्ताओं को टर्मिनल प्रचालक के कारण यथोचित स्तर से अधिक देरी के लिए शुल्क का भुगतान करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (iv) सीमा शुल्क या महानिदेशक पोत परिवहन द्वारा जारी प्रमाणन के अनुसार बर्थ किराये के बारे में निर्णय लेने के प्रयोजन से पोत की स्थिति यह निर्णय एक प्रासंगिक घटक है कि पोत तटीय है या विदेशगामी और कार्गो की प्राकृति या उसके उद्गम का इस प्रयोजन से कोई महत्व नहीं होगा।
- (v) पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) के लिए पोतों के वर्गीकरण संबंधी प्रणाली
- (क) सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय संचलन कर सकता है। ऐसा पोत जो तटीय संचलन में परिवर्तन करता है उसे भारतीय पत्तन पर प्रथम बार पहुंचने पर सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर, आगे भारतीय तट पर संचलन करते समय तक, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं होगी।
- (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत, परिवहन निदेशक द्वारा जारी निश्चित अवधि के लाइसेंस और सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय संचलन में परिवर्तन कर सकता है।
- (vi) पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) के लिए रियायती तटीय-दर और विदेशी-दर के मानदंड:
- (क) परिवर्तन संबंधी ऐसे मामलों में पोत पर तटीय सामान का लदान आरंभ होते ही लदान-पत्तन द्वारा तटीय दरें प्रभार्य हो जाएंगी।
- (ख) परिवर्तन के ऐसे मामलों में भारतीय पत्तन की अंतिम पुकार पर तटीय कार्गो उतरायी संबंधी परिचालन कार्य पूरा होने के समय तक ही तटीय दरें प्रभार्य रहेंगी। उसके तुरंत पश्चात उतरायी पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य कर दी जाएंगी।
- (ग) पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय लाइसेंस धारक पूर्णतः समर्पित भारतीय तटीय पोत को, तटीय दरों के लिए कोई अन्य दस्तावेज प्रस्तुत करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (vii) रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधी प्रभार (सीआरसी) के लिए मानदंड:
- (क) "विश्वव्यापी एवं तटीय" परिचालन के लिए सामान्य कारोवारी/व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी भारतीय पोत पर प्रहस्तन प्रभारों की तटीय दरें लागू होंगी अर्थात् सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर पोत से तट तक और क्वे से/तक भंडारण यार्ड से/तक स्थानान्तरण के लिए, घाटशुल्क सहित, तटीय दरें, निम्नलिखित के परिप्रेक्ष्य में लागू होंगी:
- (i) तटीय संचलन में परिवर्तित और किसी एक भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए तटीय कार्गो ले जाने वाले पोत।
- (ii) तटीय संचलन में परिवर्तित नहीं\* परंतु किसी भी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय कार्गो ले लाने वाले पोत।
- \* केन्द्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क बोर्ड का परिपत्र सं.15/2002-सी.शु. दिनांक 25 फरवरी 2002 के अनुसार भारत में भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोत द्वारा बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन दस्तावेज के भारत में किसी एक पत्तन से भारत में किसी दूसरे पत्तन को तटीय कार्गो का लाना/ले-जाना अनुज्ञेय है।
- (ख) पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी निश्चित अवधि के लिए लाइसेंस या यात्रा के लिए अधिकार पत्र तथा सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय संचलन में परिवर्तित किसी विदेशी ध्वजधारी पोत के अन्य भारतीय पत्तन पर गमन के लिए भारतीय पत्तन पर लादे गए तटीय कार्गो/कंटेनर पर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर प्रभार्य होगी।
- (viii) (क) सभी तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया शुल्क अन्य पोतों के प्रासंगिक प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ख) पीओएल सहित कूड के अलावा सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो से संबंधित शुल्क, सामान्य कार्गो से संबंधित शुल्क का 60% से अधिक नहीं होना चाहिए।

- (ग) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, पोत-तट स्थानांतरण और क्रे से भंडारण यार्ड को स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन शुल्क रियायती दरों पर लागू किये जाएंगे जिनमें घाटभाड़ा शामिल हैं।
- (घ) एक विदेशी पत्तन से कार्गो जो बाद में एक भारतीय पत्तन "बी" के लिए पोतांतरण हेतु पत्तन "ए" पर पहुंचता है, इसकी तटीय यात्रा के लिए प्रासंगिक रियायत शुल्क लगाया जाएगा। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमति वाले जहाजों द्वारा भारतीय बंदरगाहों से/तक कार्गो वहन करने के लिए रियायत का पात्र होगा।
- (ङ) तटीय कार्गो/पोतों संबंधी प्रभार भारतीय मुद्रा 'रुपये' में वसूल किए जाएंगे।
- (ix) दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम सीमा स्तर की हैं: इसी तरह, छूट और रियायत निम्नतम स्तर की हैं। यदि, टर्मिनल परिचालक चाहे तो, वह दर को कम करने और / या अधिक छूट और रियायत की अनुमति दे सकता है।

टर्मिनल परिचालक, यदि चाहे तो दरमानों में निर्धारित लागू दरों को शासित करने वाली निर्धारण सोपाधिकताओं को तर्कसंगत बना सकता है; वशर्ते यदि ऐसा युक्तिकरण प्रयोक्ता को प्रति यूनिट की दर में राहत देता है और दरमानों में निर्धारित इकाई दर अधिकतम सीमा स्तर से अधिक नहीं होती है।

टर्मिनल परिचालक तथापि, ऐसी दरों को नियंत्रित करने वाली सोपाधिकताओं की ऐसी निचली दरों और / या युक्तिकरण को सार्वजनिक सूचना देगा और ऐसी कम दरों और / या ऐसी शर्तों के क्रियान्वयन को नियंत्रित करने वाली सोपाधिकताओं में कोई और परिवर्तन की सार्वजनिक सूचना जारी करेगा वशर्ते निर्धारित की गई नई दरें प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।

### 3 किराया प्रभार अनुसूची:

वर्ष के पास आने वाले या खड़े पोतों, बार्जों और अन्य तिरते क्राफ्टों के मास्टर/स्वामी एजेंट के द्वारा देय वर्ष किराया प्रभार नीचे दी गई दरों के अनुसार होगा:

विवरण	दर
विदेशगामी पोत	रु.0.67 प्रति जीआरटी, प्रति घंटा
तटीय पोत	रु.0.40 प्रति जीआरटी, प्रति घंटा

#### टिप्पण:

- (i) वर्ष किराए की अवधि की गणना उस समय से की जाती है जबसे पोत वर्ष को अधिग्रहण करेगा।
- (ii) वर्ष किराए में वर्ष पर दी गई सेवाओं के शुल्क शामिल हैं, जैसे कि वर्ष अधिग्रहण, कूड़ा कर्कट हटाना, वर्ष की सफाई, अग्नि शमन निगरानी इत्यादि।
- (iii) टर्मिनल परिचालक के उपकरण या विद्युत के फेल हो जाने पर या टर्मिनल परिचालक को आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से लगातार एक घंटे या उससे अधिक समय तक पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के लिए कोई वर्ष किराया नहीं लगाया जाएगा।

### 4. कार्गो प्रहस्तन प्रभार अनुसूची:

तेल जेट्टी पर तरल कार्गो प्रहस्तन प्रभार नीचे निर्दिष्ट दरों पर, कार्गो के आयातक द्वारा घोषित कार्गो पर सीधे देय होगा:

(रु.प्रति एमटी)

विवरण / कार्गो	विदेशी	तटीय
पीओएल	36.96	36.96
अन्य तरल पदार्थ	128.33	77.00
रसोई गैस	216.39	129.84

#### टिप्पण:

कार्गो प्रहस्तन प्रभार में कार्गो लदान या उतरायी प्रभार (जैसी भी स्थिति हो), पाइपलाइनों के माध्यम से वहन, घाट भाड़ा आदि शामिल होंगे।

- (क) आयात कार्गो के संबंध में पोतों से कार्गो की उत्तरायी और भंडारण स्थल और ट्रकों/टैंकरों में लदान द्वारा प्रेषण।

- (ख) निर्यात कार्गो के संबंध में भंडारण टैंक फार्म पर ट्रकों/टैंकरों से कार्गो की उदरायी से लदान स्थल तक कार्गो का स्थानांतरण और पोतों में तथा बार्जों में लदान करना।

## 5. भंडारण प्रभार अनुसूची

टैंक फार्म में भंडार किये गए कार्गो के भंडारण प्रभार इस प्रकार होंगे:

(क) आयात और निर्यात

(रु. प्रति एमटी/दिन)

क्र.सं.	विवरण	विदेशी	तटीय
(i)	तरल टैंक फार्म	7.33	7.33
(ii)	एलपीजी	67.62	67.62

## टिप्पण:

- किसी भी प्रकार के कार्गो पर कोई निशुल्क दिवस अनुज्ञेय नहीं होगा।
- जोखिमपूर्ण तरल पदार्थों पर विलंब शुल्क ऊपर की अनुसूची में निर्धारित सामान्य दरों का 1.25 गुणा होगा।
- भंडारण प्रभार कार्गो के ठहराव की अवधि में, टर्मिनल के अकार्य, दिवसों और सीमाशुल्क अधिसूचित छुट्टियों सहित, सभी दिवसों के लिए देय होगा।
- कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए उपार्जित नहीं होगा जब प्रयोक्ता द्वारा अनुज्ञेय किये जाने पर टर्मिनल परिचालक को आरोप्य कारणों से टर्मिनल परिचालक कार्गो की सुपुर्दगी/पोत में लदान करने की स्थिति में नहीं है।

## 6. विविध शुल्क

क्षेत्र की सफाई, पिगिंग, स्पिलेज, लीकेज, कंप्रेसर चार्ज, वेपराइजर चार्ज और इस तरह के अन्य संबंधित प्रभारों के लिए निम्नलिखित शुल्क लगाया जाना है।

(रु. प्रति एम.टी)

विवरण / कार्गो	विदेशी	तटीय
विविध प्रभार	4.86	4.86

## 7. सामान्य टिप्पण:

- प्रशुल्क कैप को मुद्रास्फीति पर सूचकांकित किया जाएगा, लेकिन 1 जनवरी 2021 और संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के केवल 60% तक। प्रशुल्क सीमा का ऐसा स्वतः समायोजन हर साल किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमा संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगी।
- प्रशुल्क को, वाणिज्यिक संचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, उस वर्ष के लिए प्रासंगिक अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जो अधिकतम सीमा स्तरीय होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क को प्रत्येक वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में दिए गए अनुक्रमण के आधार पर स्वचालित रूप से संशोधित किया जाएगा, जो पूरी लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।  
हालाँकि, लाइसेंसधारक प्रचालन मानकों ("निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क") के साथ-साथ प्रचालन के दूसरे वर्ष से, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के ऊपर और उसके साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के अतिरिक्त 15% से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी)। निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और पूरे वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।
- यह प्रस्ताव, प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा, और प्रस्ताव परियोजना के रियायत करार के तहत नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियर से एक प्रमाण पत्र के साथ होगा, परिचालन के पहले वर्ष में जो लाइसेंस करार में किए गए उल्लेखानुसार पिछले 12 महीनों में या परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए, जैसा भी मामला हो, निष्पादन मानकों की उपलब्धि को दर्शाता हो।

- (iv) यह प्राधिकरण, प्रस्ताव प्राप्त होने पर, प्रस्ताव की प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के पैरा 5 में उल्लिखित निष्पादन मानकों की उपलब्धि के बारे में महापत्तन न्यास की राय मांगेगा।
- (v) प्राधिकरण, लाईसेंस धारक द्वारा पिछले 12 माह के दौरान लाईसेंस करार में यथा उल्लेखित निष्पादन मानक प्राप्त न किए जाने पर आगामी वित्त वर्ष के लिए निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाईसेंसधारक आगामी वित्त वर्ष के लिए केवल लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क का ही पात्र होगा।
- (vi) महापत्तन न्यास की राय पर विचार करने के बाद, प्राधिकरण यदि संतुष्ट है कि रियायत समझौते में शामिल निष्पादन मानक पूरे किए गए हैं तो आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से 15 मार्च तक निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को प्रभावी करने के लिए अधिसूचित करेगा।
- (vii) निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय, प्राधिकरण लाईसेंसधारक द्वारा निष्पादन मानकों और उनके पालन पर ध्यान देगा। प्राधिकरण लाईसेंसधारक द्वारा निष्पादित मानकों की उपलब्धि या अन्यथा पर आधारित निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव की स्वीकृति या अस्वीकृति पर निर्णय करेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के परिशिष्ट में दिए गए उदाहरणों के अनुरूप होगा।
- (viii) परिचालन के तीसरे वर्ष से, लाईसेंसधारी पिछले 12 महीनों की अवधि में उपलब्धि के बारे में निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव के स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा प्रमाणित निष्पादित मानकों के अध्याधीन प्राधिकरण द्वारा स्वचालित रूप से अधिसूचित की जाएगी। लाईसेंसधारी तीसरे वर्ष से निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, जो आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।

**अनुलग्नक-III****निष्पादन मानक****1. सकल बर्थ उत्पादन**

यह मानदंड विभिन्न प्रकार के कार्गो के लिए टर्मिनल के (सकल बर्थ उत्पादन) निष्पादन से संबंधित है। बर्थ का सकल उत्पादन पोत से कुल कार्गो के तौर पर प्रहस्तित (लदान/उत्तरायी) कार्गो को उस टर्मिनल पर पोत द्वारा उस माह में व्यतीत किए गए दिनों की संख्या से विभाजित करते हुए परिकलित किया जाएगा। पोतीय घंटों से कार्यदिवसों की संख्या निर्धारित करते समय कुल घंटों से बर्थ छूट के लिए प्रतिदिन दो घंटे कम किये जाएंगे।

कार्गो के विभिन्न वर्गों से संबद्ध, बर्थ का सकल निष्पादन का सांकेतिक मानदंड इस प्रकार है।

कार्गो का वर्ग	सांकेतिक मानदंड
तरल बल्क कार्गो	
एलपीजी	250 टी/एच
पीओएल	1000 टी/एच
अन्य तरल पदार्थ	300 टी/एच

**2. कार्गो भंडारण**

कार्गो का वर्ग	मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय
तरल	12 दिन
एलपीजी	2 दिन

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 19th May, 2021

**No. TAMP/13/2021-DPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Deendayal Port Trust for fixation of Reference tariff for development, operation and maintenance of Oil Jetty No.11 to handle liquid cargo at Old Kandla on Build, Operate and Transfer (BOT) basis under Public Private Participation (PPP) mode at Deendayal Port as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****Case No. TAMP/13/2021-DPT****Deendayal Port Trust**

-----

**Applicant****QUORUM**

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Sunil Kumar Singh, Member (Economic)

**ORDER**(Passed on this 13<sup>th</sup> day of May 2021)

This case relates to the proposal received from the Deendayal Port Trust (DPT) for fixation of Reference tariff for development, operation and maintenance of Oil Jetty No.11 to handle liquid cargo at old Kandla on Build, Operate and Transfer (BOT) basis under Public Private Participation (PPP) mode at Deendayal Port under Reference Tariff Guidelines of 2013.

2.1 The Deendayal Port Trust (DPT) vide its letter dated 01 January 2021 had earlier submitted a proposal on the above subject. Since there were information gaps which are brought out herein below in the earlier proposal dated 01 January 2021, the DPT was requested vide our letter No.TAMP/5/2021-DPT dated 19 January 2021 to file a fresh proposal alongwith the information/ clarification sought by us.

2.2 Accordingly, the DPT, vide its email dated 10 February 2021 under cover of its letter No.EG/WK/5109/TAMP dated 10 February 2021, has filed a fresh proposal and has also furnished the information/ clarification sought by us. The DPT, vide its email dated 16 February 2021 has furnished the list of prospective bidders to be consulted in the current proposal.

2.3 The main points relevant to the current DPT proposal on which clarification was sought from the DPT with respect to its earlier proposal dated 01 January 2021 and the clarification of DPT thereon vide its letter dated 10 February 2021 are tabulated below:

<b>Sl. No.</b>	<b>Information/ clarification sought by us</b>	<b>Reply of DPT thereon</b>
1.	<p>(a) As per Clause 2.2 of the Reference Tariff Guidelines (RTG) of 2013, Major Port Trust can adopt highest upfront tariff fixed for a particular commodity in the concerned Major Port Trust or in any other Major Port Trust which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification.</p> <p>Further, Clause 2.4 of the RTG 2013 stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach TAMP with a proposal to refix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification.</p> <p>The port has adopted Reference tariff from the DPT Order No.TAMP/5/2013-KPT dated 09 May 2013 for POL and Other Liquid for handling charge, Berth hire charge, Storage charge and Miscellaneous charges; and for LPG handling, the Reference tariff from Syama Prasad Mookerjee Port (SPMP) Order No.TAMP/5/2016-KOPT dated 30 March 2016 is adopted by the port. Further, citing the reason that no tariff is available for LPG storage charge in the nearby port, the port has worked out Storage charge for LPG following upfront tariff guidelines of 2008</p>	<p>Reference Tariff is defined under Article 2.2 of the 2013 Guidelines like this: “The Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines.”</p> <p>DPT has got approved tariff for liquid cargo at old Kandla [Kandla Port Trust (KPT)] for fixation of upfront tariff for the Oil jetty to be developed for handling liquid cargo and ship bunkering terminal at old Kandla on Build, Operate and Transfer (BOT) basis). Accordingly, TAMP vide its Order no.TAMP/5/2013/KPT dated 09.05.2013 has approved upfront tariff for POL and Other Liquids. Hence for the proposed project DPT has adopted reference tariff for POL &amp; Other Liquid.</p> <p>As per article 2.4 of the new Guidelines that “In case no tariff has been fixed for a particular commodity in a particular Major Port Trust under the 2008 Guidelines, then TAMP will notify the highest Tariff under the 2008 Guidelines available for that commodity in the nearest Major Port Trust.”</p> <p>LPG commodity has not been approved in DPT under PPP mode and there is no tariff fixed for LPG commodity as per 2008 Guidelines, Hence, we have adopted reference tariff for this proposed</p>

	<p>The DPT to justify proposing reference tariff which is partly adoption of reference tariff in its own port and SPMP and partly based on independent tariff calculation on principles of upfront tariff guidelines of 2008. In the other words, explain why DPT could not have filed a full fledged proposal based on principles of the upfront tariff guidelines of 2008.</p>	<p>project from KOPT Order. The reference tariff of LPG is adopted from the tariff for LPG approved by TAMP under upfront Tariff Guidelines, 2008 vide Order No.TAMP/5/2016-KOPT dated 30 March 2016 for SPMP for setting up a Liquid Jetty at Haldia Dock-II, Shalukkhali, Haldia through PPP mode on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis.</p> <p>The reason DPT did not prefer to file a full-fledged proposal on principles of upfront Tariff Guidelines of 2008 for OJ 11, is mainly attributed to the fact that the Tariff proposals of Oil Jetties(OJ) 09 &amp; 10, framed on the similar analogy as OJ-11, have already been approved by the TAMP and further, the proposed OJ- 11 is adjacent to OJ 9 &amp; OJ 10. Hence, it is evident that adopting the option of preparing fresh upfront tariff proposal for OJ -11 would create disparity and anomaly in the tariff rates, which would resultantly hurt the financial viability of all three projects, since the proposed facility of OJ 11 will handle same commodities (except Storage of LPG) i.e. POL, LPG &amp; other Liquids as OJ 09 &amp; 10 and TAMP has already Notified and approved, the rates for OJ 09 &amp; 10. Also, this aspect already exists in OJ 09 &amp; OJ 10, under PPP mode, wherein, based on the above said justification given by the DPT, the same has been duly approved and notified by TAMP and this being a similar case, the same has been considered</p>						
	<p>(b) Further, when it is an adoption case it is not clear why DPT has furnished cost calculation for the entire project. DPT to resubmit the proposal as fresh proposal with cost calculation only for LPG storage activity as tariff for other items are based on adoption.</p>	<p>(b) As suggested, in the revised fresh tariff proposal the cost calculation for LPG storage activity has been furnished. [The DPT has furnished revised fresh tariff proposal]</p>						
2.	<p>The proposed Performance Standards in respect of cargo category POL Products, Other Liquids are not in line with the norms for handling rate considered in the DPT Order dated 09 May 2013 under Upfront Tariff Guidelines of 2008 and for LPG the proposed Performance Standards are not in line with the norms for handling rate considered in SPMP Order dated 30 March 2016. Since the upfront tariff is adopted from these Orders, the proposed performance standards must also be in tandem with the adopted orders. The DPT, therefore, to furnish the revised Performance Standards for the proposed project in tandem with the performance / output norms considered in the upfront tariff fixed in the adopted orders.</p>	<p>(a) Gross Berth Output:</p> <table><tr><td>Previous Note of proposed SOR Schedule 2.1</td><td>Revised note of proposed SOR Schedule 2.1</td></tr><tr><td>Performance Standard of Tariff proposal OJ 11</td><td>Revised Performance Standard for OJ 11</td></tr><tr><td>1. Gross Berth Output Liquid Bulk POL Product- 708 T/H LPG- 584 T/H Other Liquids- 461 T/H</td><td>1. Gross Berth Output Liquid Bulk POL Product- 1000 T/H LPG - 250 T/H Other Liquids- 300 T/H</td></tr></table> <p>Performance Standard for Gross Berth Output in the revised fresh proposal has been proposed (i) for POL and Other Liquids based on Tariff Order No. TAMP/5/ 2013 -KPT dated 9 May 2013 and (ii) for LPG, based on Order No. TAMP/5/ 2016 - KOPT dated 30.03.2016. [The DPT vide its email dated 01 April 2021 has furnished the Performance Standard for LPG at 250 T/H instead of 1000 T/H proposed earlier and for POL at 1000 T/H instead of earlier proposed performance standard for POL Products at 250 T/H in line with the adopted upfront tariff Orders of SPMP and KPT respectively.]</p>	Previous Note of proposed SOR Schedule 2.1	Revised note of proposed SOR Schedule 2.1	Performance Standard of Tariff proposal OJ 11	Revised Performance Standard for OJ 11	1. Gross Berth Output Liquid Bulk POL Product- 708 T/H LPG- 584 T/H Other Liquids- 461 T/H	1. Gross Berth Output Liquid Bulk POL Product- 1000 T/H LPG - 250 T/H Other Liquids- 300 T/H
Previous Note of proposed SOR Schedule 2.1	Revised note of proposed SOR Schedule 2.1							
Performance Standard of Tariff proposal OJ 11	Revised Performance Standard for OJ 11							
1. Gross Berth Output Liquid Bulk POL Product- 708 T/H LPG- 584 T/H Other Liquids- 461 T/H	1. Gross Berth Output Liquid Bulk POL Product- 1000 T/H LPG - 250 T/H Other Liquids- 300 T/H							

		<p>This cargo items exists in OJ 09 &amp; OJ 10 which has been duly approved and notified by TAMP and this being a similar case, the same has been considered.</p> <p>(b) Transit Storage Dwell Time:</p> <p>(i) POL and Other Liquids</p> <p>Performance standard for Transit storage dwell time has been proposed at 12 days for POL and other Liquid based on tariff Order No. TAMP/5/2013 -KPT dated 9 May 2013.</p> <p>[Tariff Order dated 9 May 2013 does not prescribe Performance Standard for dwell time.]</p> <p>(ii) LPG</p> <p>Performance standard for transit storage dwell time has been proposed at 2 days for LPG based upon on current market scenario and discussion with stakeholders.</p>																
3.	<p>As per Clause 2.2 of the Reference Tariff Guidelines of 2013, Major Port Trust can adopt highest upfront tariff fixed for a particular commodity in the concerned Major Port Trust or in any other major Port Trust which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification.</p> <p>The proposal of the DPT does not state that the upfront tariff adopted for cargo handling rate of POL &amp; Other Liquids, Berth hire charge, Liquid Storage charge and Misc. charges adopted from the DPT Order dated 09 May 2013 and for LPG from KOPT Order dated 30 March 2016 are representative enough for the proposed project oil jetty no.11. The DPT, therefore, to confirm that the tariff adopted from DPT Order dated 09 May 2013 and KOPT Order dated 30 March 2016 are representative enough for proposed project in terms of optimal capacity, capex, various components of the facility that is required to be created, equipment to be provided and types of cargo considered in its proposed project.</p>	<p>Both the facilities, KOTPL and the subject facility for which current Tariff has been adopted are similar in nature. They will be handling exactly same type of commodities i.e. liquid cargo of POL, Other Liquids &amp; LPG.</p> <p>Cargo to be handled at proposed Jetty No.11:</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Particulars</th></tr><tr><td>01</td><td>POL</td></tr><tr><td>02</td><td>LPG</td></tr><tr><td>03</td><td>Other Liquids</td></tr></table> <p>Optimal capacity:</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Particulars</th><th>KOTPL</th><th>OJ 11</th></tr><tr><td>01</td><td>Optimal Capacity</td><td>3.39 MMTA</td><td>3.2 MMTA</td></tr></table> <p>However for LPG, DPT doesn't have LPG rate approved. Since DPT don't have rate for LPG, DPT has adopted the rate of LPG from SPMP.</p> <p>Based on above paragraph, the upfront tariff for cargo handling charges of POL &amp; Other Liquids, Berth hire charges and Misc. charges adopted from the DPT Order dated 09 May 2013 and for LPG from SPMP Order dated 30 March 2016 are representative enough for the proposed project at Oil Jetty No.11.</p> <p>Further, this aspect already exists in OJ 09 &amp; OJ 10, under PPP mode, wherein, based on the above said justification given by the DPT, the same has been duly approved and notified by TAMP and this being a similar case, same has been considered.</p>	Sl. No.	Particulars	01	POL	02	LPG	03	Other Liquids	Sl. No.	Particulars	KOTPL	OJ 11	01	Optimal Capacity	3.39 MMTA	3.2 MMTA
Sl. No.	Particulars																	
01	POL																	
02	LPG																	
03	Other Liquids																	
Sl. No.	Particulars	KOTPL	OJ 11															
01	Optimal Capacity	3.39 MMTA	3.2 MMTA															
4.	<p>Storage charge for LPG:</p> <p>(a) As per the tariff proposal, the capital cost for development of LPG Tank Farm considered in the Table relating to Liquid Storage activity is as follows:</p> <p style="text-align: right;">(₹ in lakhs)</p> <table><tr><td>(i)</td><td>Civil cost for development of LPG Tank Farm</td><td>893.09</td></tr></table>	(i)	Civil cost for development of LPG Tank Farm	893.09	<p>(a) The capital cost for LPG Storage Development has been considered of ₹1,536.09 lakhs and has been reconciled and corrected as given below:</p> <table><tr><th>Description</th><th>Amount in Lakhs</th></tr><tr><td>Civil Cost for Development of</td><td>893.10</td></tr></table>	Description	Amount in Lakhs	Civil Cost for Development of	893.10									
(i)	Civil cost for development of LPG Tank Farm	893.09																
Description	Amount in Lakhs																	
Civil Cost for Development of	893.10																	



	<table><tr><td>(ii)</td><td>Mechanical cost for development of LPG Tank Farm</td><td>569.85</td></tr><tr><td></td><td>TOTAL</td><td>1,463.50</td></tr><tr><td>(iii)</td><td>Miscellaneous cost at 5%</td><td>73.18</td></tr><tr><td></td><td>Total Capital cost for storage activity of LPG</td><td>1,536.68</td></tr></table> <p>However, in calculation of tariff for storage of LPG, the capital cost for LPG Storage Development is considered at ₹1,491.44 lakhs. The difference is reconciled and the capital cost for LPG Storage Development is considered correctly.</p> <p>(b) DPT to confirm that the estimated capital cost of ₹14.91 crores for storage facility for LPG captures all the items and it reflects the current market rate.</p> <p>(c) The DPT has furnished optimal capacity of liquid tank farm at 4418 KL/Day. Furnish the basis of consideration of optimal capacity of liquid farm at 4418 KL/day. Also, furnish the total no. of tanks envisaged for LPG storage and detailed computation of optimal capacity of tank farm for storage of LPG with reference to the optimal capacity considered in arriving at the proposed storage tariff.</p>	(ii)	Mechanical cost for development of LPG Tank Farm	569.85		TOTAL	1,463.50	(iii)	Miscellaneous cost at 5%	73.18		Total Capital cost for storage activity of LPG	1,536.68	<table><tr><td>LPG Tank Farm</td><td></td></tr><tr><td>Misc. Charges @ 5%</td><td>44.65</td></tr><tr><td>Civil Cost- Sub Total (a)</td><td>937.75</td></tr><tr><td>Storage activity: Mechanical Cost</td><td></td></tr><tr><td>Mechanical Cost for Development of Tank Farm</td><td>499.85</td></tr><tr><td>Firefighting equipment's</td><td>70.00</td></tr><tr><td>Miscellaneous Charges @ 5%</td><td>28.49</td></tr><tr><td>Mechanical Cost -Sub Total, (b)</td><td>598.34</td></tr><tr><td>Total Capital Cost for LPG Storage Development (c) = (a) + (b)</td><td>1536.09</td></tr></table> <p>[DPT has furnished revised Storage Tariff calculation along with proposed Performance Standards]</p> <p>(b) The revised estimated Capital cost of ₹15.36 crores for storage facility for LPG captures all the items i.e. civil &amp; mechanical cost for development of LPG Tank, Firefighting &amp; other items and it reflects the prevailing market rate.</p> <p>(c) The total no. of Tank farms envisaged for the project is 38 out of which 37 nos. are for POL &amp; other Liquids and 1 no. for LPG. The optimal capacity, as per TAMP guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at major Port Trust, 2008, is considered at 70% load factor. The cargo handling ratios for POL, LPG and other liquids, based on last five years liquid cargo handled at Kandla port are 17.32%, 8.76% and 73.93% respectively. The optimal capacity for proposed oil jetty comes out to be 3.2 MMTA.</p> <p>The Optimal Storage Capacity of Tank Farm at a time in Kilo Litres for LPG, POL &amp; Other liquids is 2584 KL, 27102KL &amp; 100446 KL respectively. The total capacity 132000 KL has been considered based on current market scenario and discussion with stakeholders.</p> <p>In terms of Metric Tonnes, the optimal storage capacity of Tank Farm at a time for LPG, POL &amp; Other liquids is 1718 MT, 20597 MT &amp; 85881 MT respectively as per the proposal.</p> <p>The DPT has furnished detailed computation of optimal capacity of Tank farm for storage of all liquid cargo at Para 1.3 of Tariff proposal.</p>	LPG Tank Farm		Misc. Charges @ 5%	44.65	Civil Cost- Sub Total (a)	937.75	Storage activity: Mechanical Cost		Mechanical Cost for Development of Tank Farm	499.85	Firefighting equipment's	70.00	Miscellaneous Charges @ 5%	28.49	Mechanical Cost -Sub Total, (b)	598.34	Total Capital Cost for LPG Storage Development (c) = (a) + (b)	1536.09
(ii)	Mechanical cost for development of LPG Tank Farm	569.85																														
	TOTAL	1,463.50																														
(iii)	Miscellaneous cost at 5%	73.18																														
	Total Capital cost for storage activity of LPG	1,536.68																														
LPG Tank Farm																																
Misc. Charges @ 5%	44.65																															
Civil Cost- Sub Total (a)	937.75																															
Storage activity: Mechanical Cost																																
Mechanical Cost for Development of Tank Farm	499.85																															
Firefighting equipment's	70.00																															
Miscellaneous Charges @ 5%	28.49																															
Mechanical Cost -Sub Total, (b)	598.34																															
Total Capital Cost for LPG Storage Development (c) = (a) + (b)	1536.09																															
5.	<p>The DPT envisages to provide storage facility for POL, Other Liquid and for LPG in the current proposal for Jetty No.11. Whereas, in the other two projects for jetty nos.09 &amp; 10 for which reference tariff was recently proposed by the DPT and approved by TAMP, the port did not envisage storage facility for POL, Other Liquid and LPG. Please elucidate the reasons for not keeping this project at Jetty No.11 in parity with Jetty No.9 and 10 as regards storage facility.</p>	<p>During meeting held between the DPT officials &amp; Jt. Secretary (PPP), MoPSW, regarding the Development, Operation &amp; Maintenance of OJ 09 to OJ 11 under PPP mode, the possibility of business generation &amp; present market scenario, in line with the upgraded handling capacity of DPT were analyzed. If all the three Oil Jetties were brought into the picture with storage facilities, the financial viability of all three projects was getting hurt. Further, in the backdrop of ground scenario, wherein, the existing tank farms were operating only up to 30 to 40% of their designed capacities it was not advisable to create huge additional storage tank farms facilities. In view of above, and further</p>																														

		on the request of the prospective bidders, and after detailed deliberations on the matter, during above said meeting, the proposed structuring of OJ 09, OJ 10 & OJ 11 were finalized. It was also realized to explore the possibilities with regards to prospective bidders, who had their own storage facility in the vicinity and would take up the facility without storage, which in turn, would make the project viable and earn better revenue in future. Hence, it was unanimously concluded in the above said meeting, to go ahead with the option of providing the facility i.e. OJ09 & OJ10 without storage and OJ11 with storage.
--	--	---

3. The Ministry of Ports, Shipping and Waterways (MOPSW), the then Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 31 July 2013 has issued 'Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013' under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963 on 09 and 12 September 2013. The said Guidelines were notified in the Gazette of India on 30 September 2013 vide Gazette no.254 and made effective from 9 September 2013 and valid for five years. The validity of the said Guidelines has been subsequently extended by the MOPSW beyond its expiry from time to time and the validity of the said Guidelines last extended by the MOPSW is till 8 September 2021 which has been notified by this Authority vide Gazette No.153 dated 12 April 2021.

4.1 Following the provisions of said Reference Tariff Guidelines of 2013, the DPT has filed its current proposal. The main submissions made by the DPT in its proposal dated 10 February 2021 for its proposed project Oil Jetty No.11 are summarized below:

- (i) Owing to the growth of Traffic on existing oil terminals and in order to ease pressure on the existing oil terminals and to cater additional liquid cargo, DPT has felt the need to create additional facilities. Old Kandla area has been identified for setting up an Oil Jetty No.11.
- (ii) The proposed facility shall be used for handling liquid cargo of POL, LPG & other liquids i.e. Edible oil, Chemicals.
- (iii) The proposed facility will be able to handle vessels having 13m of draft alongside berth and depth of 14.1m below CD to cater vessels of higher draft. Commissioning of the proposed facility shall augment the liquid cargo handling capacity of Deendayal Port by 3.5 MMTPA. The proposed Jetty is envisaged with consideration of a storage facility dedicated to the jetty and Storage tank farm with an aggregate storage capacity of 130132 KL having pipeline connectivity for receiving as well as supplying the fuels. [DPT has attached Appendix A giving Layout of the Project].
- (iv) Project Concept and Cost estimates:
  - (a) BOT operator shall undertake the development activities at the Oil jetty 11 at old Kandla. The main components of the project shall be constructed by the BOT operator including design, construction, operation & maintenance as per standard course & norms.
  - (b) Vessel size to be handled is up to DWT of 80,000 with 13m fully laden vessel draft.
  - (c) Total estimated cost of project is ₹361.70 Crores for OJ-11.
  - (d) The optimal capacity of the Jetty is estimated at 3.2 MTPA.
- (v) The DPT has made detailed submission with respect to major components of the Project facility, Design Parameters of Jetty Structure, Particulars of the Design vessel at DWT, Handling equipments (Mechanization), Electrification, etc.
- (vi) The proposal filed by the DPT is for adoption of the tariff approved by this Authority for the same port vide Order No.TAMP/5/2013-KPT dated 09 May 2013 in respect of POL & Other Liquid Handling charge, Liquid Storage charge, Berth hire charge and Miscellaneous charge. For handling charge for LPG, the port has proposed to adopt the reference tariff approved by this Authority for Syama Prasad Mookerjee Port(SPMP) in tariff Order No.TAMP/5/2016-KOPT dated 30 March 2016.

- (vii) Since no tariff has been fixed for storage of LPG and reference tariff for storage of LPG is not available in the nearest major port under PPP mode, the DPT has proposed the tariff for storage of LPG following normative approach under Upfront tariff guidelines of 2008.
- (viii) The DPT has applied applicable annual escalation factor under Upfront guidelines of 2008 upto the year 2020-21 on the tariff approved by Authority for POL and Other Liquid handling charge, Liquid Storage charge, Berth hire charges and Miscellaneous charge prescribed in DPT Order dated 09 May 2013 considering base year for annual indexation in tariff as 1 January 2012 as prescribed in the adopted tariff Order. For LPG, the port has applied annual escalation factor under Reference Tariff Guidelines of 2013 upto the year 2020-21 on the tariff approved by this Authority in the SPMP Order dated 30 March 2016 with base WPI 1 January 2015 as prescribed in the said Order.
- (ix) The proposed Reference Tariff rates for Oil Jetty No.11 after applying applicable annual indexation factor are given below:

<b>Proposed indexed Reference Tariff Rates and reference of adopted upfront/ Reference Tariff Orders</b>			
<b>Sl. No.</b>	<b>Item</b>	<b>Rate</b>	<b>Reference of Tariff of Orders adopted by DPT in the current proposal</b>
<b>1</b>	<b>Cargo Handling (other liquids)</b>		
	Foreign (₹ /MT)	127.91	G.No.198 dated 24 July 2013 Order No.TAMP/5/2013-KPT dated 9 May 2013
	Coastal (₹ /MT)	76.74	
<b>2</b>	<b>Cargo Handling (POL)</b>		
	Foreign (₹ /MT)	36.84	G.No.198 dated 24 July 2013 Order No.TAMP/5/2013-KPT dated 9 May 2013
	Coastal (₹ /MT)	36.84	
<b>3</b>	<b>Cargo Handling (LPG)</b>		
	Foreign (₹ /MT)	215.68	G.No.263 dated 21.06.2016 Order No.TAMP/5/2016-KOPT dated 30.03.2016
	Coastal (₹ /MT)	129.41	
<b>4</b>	<b>Storage Charges for cargo stored in tank farm</b>		G.No.198 dated 24 July 2013 Order No.TAMP/5/2013-KPT dated 9 May 2013 Following Upfront Tariff Guidelines of 2008
	(i). Liquids (₹ /MT/Day)	7.31	
	(ii). LPG (₹ /MT/Day)	67.44	
<b>5</b>	<b>Miscellaneous Charges (₹/ Tonne)</b>	4.84	G.No.198 dated 24 July 2013 Order No.TAMP/5/2013-KPT dated 9 May 2013
<b>6</b>	<b>Berth Hire</b>		
	Foreign (₹ per GRT per hour)	0.67	G.No.198 dated 24 July 2013 Order No.TAMP/5/2013-KPT dated 9 May 2013
	Coastal (₹ per GRT per hour)	0.40	

- (x) Calculation of proposed Reference Tariff for Storage of LPG following the principles of 2008 upfront tariff guidelines:

<b>Capital Cost</b>	
<b>Description</b>	<b>Amount in lakh (₹)</b>
Civil cost for Development of LPG Tank Farm	893.09
Miscellaneous Charges @ 5%	44.66
Civil Cost – Sub Total (a)	937.75
Storage activity: Mechanical Cost	
Mechanical cost for development of tank farm	499.85
Fire fighting equipments	70.00
Miscellaneous Charges @ 5%	28.49
Mechanical Cost – Sub Total (b)	598.34
<b>Total Capital Cost for LPG Storage Development (c) = (a)+(b)</b>	<b>1536.09</b>

<b>Operating Cost</b>				
<b>Sl. No.</b>	<b>Description</b>		<b>Unit</b>	<b>Amount (Lakh ₹)</b>
(a)	Power consumption (0.47 hectares, 240000 units per hectare/annum @ ₹10.27 per unit	0.47	10.27	* 11.54
(b)	Repair and Maintenance			
	Civil works	1.00%	937.75	9.38
	Equipment cost	2.00%	598.34	11.97
(c)	Insurance	1.00%	1536.09	15.36
(d)	Depreciation			
	Civil items (other than tank farm structure)	1.58%	342.88	5.42
	Equipment cost	6.33%	598.35	37.88
	Tank farm structure	3.80%	594.87	22.61
(e)	License fee for storage area	4680	1019.37	47.71
(f)	Other expenses	1%	1536.09	15.36
	<b>Total Operating cost</b>			<b>177.21</b>

[\*Arithmetically it works out to ₹11.58 lakhs and total operating cost comes to ₹177.27 lakhs]

<b>Revenue Requirement Per Year</b>	
<b>Description</b>	<b>Amount (₹ in lakh)</b>
ROCE @16% of Capital cost	245.77
Operating cost	177.21
<b>Revenue requirement for LPG tank farm</b>	<b>422.98</b>

<b>Storage Tariff calculation for LPG storage tank</b>		
Capacity of liquid tank farm	1718	MT at a time
No.of days in a year	365	days
<b>Storage Tariff</b>	<b>**</b>	<b>₹/MT/day</b>
	<b>67.44</b>	

[\*\* 422.98 lakhs/ optimal capacity of LPG 313703 tonnes / 2 days average dwell time for which storage charge to be levied.]

(xi) Performance Standards for OJ-11:

- (a) Proposed Performance standard for Gross Berth Output for POL and Other liquids are adopted based on the handling rate per day considered in the adopted tariff Order No.TAMP/5/2013-KPT dated 09 May 2013 in terms of per tonne/hour. In respect of LPG, the Gross Berth Output is proposed as prescribed in the adopted SPMP Order No.TAMP/5/2016-KOPT dated 30 March 2016. The proposed Performance standards for Gross Berth Output for different categories of cargo are as follows:

<b>Cargo Category</b>	<b>Indicative Norms GROSS BERTH DAY OUTPUT</b>
Liquid Norms	
LPG	1000 T/H
POL	250 T/H
Other Liquid	300 T/H

- (b) Performance Standards for transit storage dwell time is stated to be proposed at 12 days for POL and Other Liquid based on tariff Order No.TAMP/5/2013-KPT dated 09 May 2013 and 2 days for LPG based on current market scenario and discussion with stakeholders. [Tariff Order dated 9 May 2013 do not prescribe Performance Standard for dwell time.]

(xii) The DPT has furnished proposed Scale of Rates alongwith conditionalities and Performance Standards for Oil Jetty No.11.

(xiii) The DPT, vide its email dated 07 January 2021 has furnished a copy of its Board of Trustees Resolution No.136 dated 17 March 2020 wherein the Board has authorized the Chairman, DPT to approve draft Upfront/ Reference Tariff, clarification to Queries/observation of TAMP and forward the same to TAMP in case of proposed Oil Jetty No.11.

4.2. Subsequently, the DPT vide its email dated 01 April 2021 has furnished Performance Standards after correcting the typographical error in its Performance Standards proposed for indicative norms for LPG and POL furnished alongwith its proposal dated 10 February 2021. The revised corrected Performance Standards in terms of gross berthday output proposed by the DPT is given below:

Cargo Category	Performance Standards Gross Berth Day Output
Liquid Norms	
LPG	250 T/H
POL	1000 T/H
Other Liquid	300 T/H

5.1. Thus, to summarise, the DPT has adopted the upfront tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/5/2013-KPT dated 09 May 2013 in respect of POL & Other Liquid cargo handling charge, Liquid Storage charge, Berth hire charge and Miscellaneous charge; and, for LPG handling charge the port has proposed to adopt the reference tariff approved by this Authority vide tariff Order No.TAMP/5/2016-KOPT dated 30 March 2016. Since no tariff has been fixed for storage of LPG and reference tariff for storage of LPG is not available in the nearest major port under PPP mode, the DPT has proposed the tariff for storage of LPG following normative approach under upfront Tariff Guidelines of 2008.

5.2. A comparison of the tariff approved by this Authority vide DPT Order dated 09 May 2013 in respect of adopted tariff for handling charge and charge for storage of liquids like POL and Other Liquid, Misc. charge and berth hire charge and for LPG handling charge from Order No.TAMP/5/2016-KOPT dated 30 March 2016 vis-à-vis the current proposal dated 10 February 2021 after applicable annual indexation factor are tabulated below:

Particulars	Upfront/ Reference tariff as per DPT Order No.TAMP/5/2013-KPT dtd.9.5.2013 for Handling charge and Storage of Liquids like POL and Other Liquid, Misc. charge and Berth hire charge and SPMP Order No.TAMP/5/2016-KOPT dated 30.3.2016 for handling of LPG			Proposed reference tariff in DPT proposal dated 10 February 2021	
				Proposed Jetty No.11	Proposed Performance Standards for Jetty No.11
Cargo Handling Charge	Approved tariff (in ₹ / tonne )		Handling Rate (in ₹)	Proposed tariff (in ₹ / tonne)	
	F	C		F	C
(i). POL	31.29	31.29	1000/hr	36.84	36.84
(ii). Other Liquid	108.64	65.18	300/hr	127.91	76.74
(iii). LPG	201.31	120.79	250/hr	215.68	129.41
Berthing Activity (Per GRT/Hr)	F	C	-	F	C
	₹0.57	₹0.34		₹0.67	₹0.40
Miscellaneous Charges (Per MT)	₹4.11 per MT		-	F	C
				₹4.84	₹4.84
Storage facility				F	C
(i). Liquids (₹ /MT/Day)	₹6.21(₹ /MT/Day)		-	7.31	7.31
(ii). LPG (₹ /MT/Day)	No rate available			67.44	67.44

6. Since the tariff proposed by DPT for storage of LPG is not an adoption of existing upfront/ reference tariff for reasons cited by the port and port has furnished separate calculation for proposed storage charge for LPG following normative approach under Upfront tariff guidelines of 2008, in accordance with the consultation process prescribed, a copy of the DPT proposal received vide its email dated 10 February 2021 was circulated vide our letter dated 15 February 2021 and 18 February 2021 to the users/ user organisations/ prospective bidders forwarded by the

DPT vide its email dated 16 February 2021 seeking their comments on Storage charges proposed by the DPT. None of the users/ user associations/ prospective bidders have furnished their comments except Indian Oil Corporation Limited (IOCL). A copy of the comments received from IOCL was forwarded to the DPT as feedback information. The DPT has furnished its comments vide its email dated 10 March 2021.

7. A joint hearing in this case was held on 05 March 2021 through Video Conferencing. At the joint hearing, DPT made a power point presentation of its proposal and has also forwarded a copy of the Power Point Presentation. The DPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions at the joint hearing.

8.1 As regards the point made by M/s. Adani Port & SEZ Limited (APSL) with respect to calculation of capacity of storage tank for LPG, the DPT was requested vide our letter dated 09 March 2021 to furnish clarification in this regard. The DPT, vide its email dated 10 March 2021, has furnished its reply thereon and has also reproduced the working for optimal capacity calculation for the proposed oil jetty furnished along with its current proposal.

8.2 The DPT vide its email dated 18 March 2021 has proposed to incorporate the following Notes under the Schedule of Storage charges for Liquid Tank Farm and LPG:

Notes:

- (i) No free days shall be allowed for any type of cargo.
- (ii) The demurrage charges on hazardous liquids shall be levied at 1.25 times the normal rates specified in above schedule.
- (iii) Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non-working days and Customs notified holidays for stay of cargo.
- (iv) Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) The proposal of the Deendayal Port Trust (DPT) is for fixation of Reference Tariff for development, operation and maintenance of Oil Jetty No.11 to handle liquid cargo at Old Kandla on Build, Operate, Transfer (BOT) basis under Public Private Participation (PPP) mode at DPT adopting upfront tariff fixed for handling charge of POL and Other Liquid cargo approved by this Authority in its own port for developing oil jetty to handle liquid cargo vide Order No.TAMP/5/2013-KPT dated 09 May 2013. For handling charges of LPG, the DPT has proposed to adopt the reference tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/5/2016-KOPT dated 30 March 2016 for setting up a liquid jetty at Haldia Dock-II, Shalukhali at Syama Prasad Mookerjee Port (SPMP). The proposed reference tariff is after applying applicable annual indexation factor. Since upfront/ reference tariff for storage of LPG is neither prescribed in its own port nor nearest major ports for PPP projects, the DPT has proposed the tariff for storage of LPG following normative approach under Upfront tariff guidelines of 2008.
- (ii) As per Clause 2.2 of the Revised Tariff Guidelines of 2013, port has the option to adopt the highest upfront tariff fixed by this Authority for that commodity/ service in the concerned Major Port Trust under the upfront Tariff Guidelines of 2008. In case no tariff has been fixed for that commodity at the concerned Major Port Trust or the highest tariff fixed in the concerned major Port Trust do not represent the project proposed to be developed, then the port has the option to adopt highest upfront tariff fixed by this Authority in any other Major Port Trust which is representative enough for the commodity/ service envisaged in the project after giving detailed and sufficient justification. If both these options are not feasible, the port can propose reference tariff following the principles prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008. The proposal of DPT prima facie fits within the provisions of Reference Tariff Guidelines 2013.
- (iii) The Port has justified that the proposed estimates with respect to optimal capacity, type of cargo at Oil Jetty No.11 envisaged at old Kandla at DPT are of similar nature compared to the Oil Jetty at DPT for which upfront tariff was fixed vide Order dated 09 May 2013 and for LPG, the reference tariff fixed for Liquid Jetty at SPMP. The port has also confirmed that the upfront tariff for POL and

Other Liquids approved vide DPT Order dated 09 May 2013 for Oil Jetty at DPT and for LPG approved vide SPMP Order dated 30 March 2016 for Liquid Jetty at SPMP are representative enough for its current project.

In view of the above position and recognising that the upfront tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/05/2013-KPT dated 09 May 2013 and reference tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/05/2016-KOPT dated 30 March 2016 are based on the norms and principles of the Upfront Tariff Guidelines of 2008/ Reference Tariff Guidelines of 2013 and the current proposal of the DPT is for adoption of the rates in the said Order after applicable annual indexation factor and the proposed storage charge for LPG is calculated by the port following upfront guidelines of 2008, this Authority is inclined to approve the proposal of the DPT for fixation of reference tariff for Oil Jetty No.11 at DPT adopting the relevant tariff items from the above said tariff Orders subject to applying annual indexation factor for the year 2021-22 as well announced by this Authority as brought out in the subsequent paragraphs.

- (iv) It is relevant here to mention that, for storage of LPG there are no prescribed norms under upfront Tariff Guidelines of 2008. The DPT has calculated storage charge for LPG following the principles for fixation of upfront tariff for Liquid Terminal as explained in the foregoing paragraphs.
- (v) Calculation of Storage charge for one no. LPG tank farm:
  - (i) Optimal capacity:  
Optimal capacity of LPG handling assessed by the DPT is 313703 tonnes per annum {313703 MT [handling rate of LPG 584 MT/Hr \* 24 hrs.\* 365 days \* 0.70 load factor \* 8.76% cargo share of LPG]. Capacity of one storage tank envisaged for storing LPG is assessed at 1718MT per day at a time.
  - (ii) Capital cost:  
The capital cost for the LPG storage development comprising of 1 storage tank along with civil and mechanical work, fire fighting facilities estimated by the DPT is ₹1536.09 lakhs of which ₹937.75 lakhs is estimated towards civil capital costs and the balance ₹598.35 lakhs is estimated for equipment capital cost. The capital cost estimate includes 5% of civil and mechanical capital cost as miscellaneous capital cost.
  - (iii) Operating cost:
    - (a) Power cost: Power cost has been estimated by the port at ₹11.54 lakhs for illumination of 0.47 hectares of backup area at 240000 units per hectare per annum at the rate of ₹10.27 per unit. The consumption of 240000 units per hectare per annum for illumination is as per the norm prescribed in the upfront guidelines. There appears to be slight arithmetical error in the estimate of power cost which is corrected at ₹11.58 lakhs. [0.47 hectares x 240000 units/ ha x ₹10.27 /- unit.
    - (b) Repairs and maintenance cost is estimated at 1% of the civil assets and 2% of the equipment costs, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.
    - (c) Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets by DPT, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.
    - (d) Depreciation is computed @ 1.58% on civil items (other than storage tank, 6.33% on equipment cost and 3.80% on the storage tanks.
    - (e) Other expenses estimated by the DPT at 1% of the gross fixed assets is in line with the norms prescribed in the guidelines.
    - (f) Licence Fee: The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. Licence fee has been estimated by the port for 4680 sq.m of backup area at the rate of ₹1019.37 per sq. mtr per annum based on the base rate of ₹905.17 per sq.mtr per annum prescribed in the Scale of Rates approved by this Authority for Kandla land vide its Order no.TAMP/24/2014-KPT dated 13 November 2014 for the Category – G1 ‘Land situated from Eastern Bank of Kandla Creek to Western Bank of Nakti Creek’, after taking into account the

applicable escalation factor. It is relevant here to mention that this Authority vide Order No.TAMP/15/2020-DPT dated 28 December 2020 has revised lease rent for Kandla land effective from 1 January 2019 for a period of five years subject to 2% annual escalation in the lease rent applicable from 1 January 2020. The base rate for G1 category is ₹999.38 per sq. mtr. per annum.

The license fee estimated by the DPT is revised by considering the revised license fee approved by this Authority in December 2020 Order and after applying 2% annual escalation i.e. at the prevailing rate as on 01 January 2021 which comes to ₹1039.75 per sq. mtr per annum (₹999.38 as on 1.1.2019 \* 1.02 \* 1.02) . The revised license fee works out to ₹48.66 lakhs as against ₹47.71 lakhs estimated by the DPT.

- (vi) Return on capital employed (ROCE) is estimated at 16% of the total estimated capital cost for development of storage facility for LPG at ₹245.77 i.e. 1536.09 lakhs \* 16%. ROCE is as per the provisions of 2008 Guidelines.
- (vii) Subject to the above modifications, the total estimated annual revenue requirement for storage activity for LPG which is the aggregate of operating cost of ₹178.23 lakhs plus ROCE of ₹245.77 lakhs, is estimated at ₹424.00 lakhs as against ₹422.98 lakhs estimated by the port. A copy of the cost statement for arriving at the storage charges for LPG as furnished by the DPT and modified cost position in view the revised estimate of license fee is attached as **Annex - I**.
- (viii) The storage tariff for LPG arrived by the DPT to meet the estimated ARR of ₹422.98 lakhs is ₹67.44 MT/day i.e. (₹422.98 lakhs/627070 [1718 MT storage capacity of storage tank for LPG at a point of time \* 365 days =627070]).

As regards the clarification sought by M/s.Adani Port & SEZ Limited (APSL) during the joint hearing as to whether the factor of no. of days LPG cargo will avail the storage facility in the tank is captured by the DPT while arriving at the proposed storage tariff, the DPT has furnished detailed calculation and has confirmed that 2 days dwell time is captured to arrive at the optimal storage capacity of LPG storage tank at 1718 MT at a time [i.e. Optimal Handling capacity for LPG / Turnover Ratio for LPG i.e. {313703 MT [handling rate of LPG 584 MT/Hr \* 24 hrs.\* 365 days \* 0.70 load factor \* 8.76% cargo share of LPG] / 182.5 days [i.e. 365 days /2 days dwell time]=1718 MT} based on which the DPT has arrived at the proposed storage tariff for LPG.

The port has also confirmed that, at the proposed storage tariff for LPG of ₹67.44 tonne/day, the ARR of ₹422.98 lakhs estimated from this activity can be recovered by the BOT operator of the project. To exhibit this:- ₹67.44 tonnes / day x 2 days average dwell time x optimal capacity assessed for LPG at 313703 MT = ₹423 lakhs i.e. the estimated ARR after rounding it off.

Hence the modified ARR for storage activity of LPG is estimated on the same methodology and the revised storage charge works out to ₹67.62 MT/day [₹424.00 lakhs/ 6,270,70]. The revised storage charge based on the above calculation is prescribed in the SOR.

- (ix) The upfront Tariff schedule for oil jetty approved by this Authority vide Order No.TAMP/05/2013-KPT dated 09 May 2013, prescribes that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2012 and 1 January of the relevant year. Further, the Reference Tariff schedule for liquid jetty approved by this Authority vide Order No.TAMP/05/2016-KOPT dated 30 March 2016, prescribes that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year.

Since the base year of WPI for indexation in the DPT Order dated 09 May 2013 is prescribed as 1 January 2012, the DPT has proposed indexed reference rate after applying cumulative indexation factor announced by this Authority for the base year as 1 January 2012 at 11.21% upto the year 2017-18 and subsequent annual indexation factor announced by this Authority at 2.07% for year 2018-19, 2.56% for year 2019-20 and 1.13% for year 2020-21 under the Upfront tariff Guidelines 2008. The aggregate of the above indexation factor comes to 1.1773 (i.e. 1.1121 \* 1.0207 \* 1.0256 \* 1.0113). The indexed rate proposed by DPT for handling of POL & Other Liquid, Berth hire charge, Liquid Storage charge and Miscellaneous charge after applying the applicable indexation factor upto the year 2020-21 is found to be in order.



Similarly, for handling charge of LPG, since the base year of WPI for indexation in the KOPT Order dated 30 March 2016 is prescribed as 1 January 2015, the DPT has proposed indexed rate after applying cumulative indexation factor announced by this Authority for the base year as 1 January 2015 at Nil for the year 2016-17, 1.20% for the year 2017-18, 2.07%, 2.56% and 1.13% for the years 2018-19, 2019-20 and 2020-21 respectively under the Revised Reference tariff Guidelines 2013. The aggregate of the above indexation factor comes to 1.07136 (i.e.  $1.012 * 1.0207 * 1.0256 * 1.0113$ ).

The indexed rate proposed by DPT for handling charge of LPG after applying the applicable indexation factor upto the year 2020-21 of the adopted handling rate of LPG approved by this Authority with base year January 2015 is found to be in order.

It is relevant here to mention that for the year 2021-22 also, this Authority has approved the annual indexation factor at 60% of the variation in WPI @0.33% ( $60\% \times 0.55$ ) and the same was communicated to the Major Port Trusts and concerned BOT operators vide our letter No.TAMP/12/2009-Misc dated 19 March 2021 which is for the year 2020-21 from 1 April 2021 till 31 March 2022. Hence, the indexed rate proposed by DPT for all the adopted tariff items are updated to capture the applicable indexation of 0.33% announced by this Authority for the year 2021-22. This revised indexed reference tariff is prescribed in the reference tariff schedule.

- (x) The note proposed by DPT governing the indexation of reference tariff for future period is with reference to 01 January 2021. Since the annual indexation factor announced by this Authority for the year 2021-22 with reference to Wholesale Price Index (WPI) occurring between 01 January 2020 and 01 January 2021 is captured by us while prescribing the schedule of Reference tariff, the indexation for future period will be with reference to 01 January 2021 and 01 January of the relevant year. Hence, the general note proposed by the DPT is in order.
- (xi) (a). The note no 1.1(i)(b) as regards penal interest for delayed payment and refund proposed by the DPT is not in line with the prescription in the adopted SOR of May 2013 of DPT. The said note is prescribed as stipulated in the adopted SOR of the DPT.
- (b) The DPT has proposed to incorporate definition of LPG as “LPG is defined to mean the mixture of light hydrocarbon containing propane, Isobutene, Normal butane, butylene, or such other substance which is gaseous at normal ambient temperature and atmospheric pressure but may be condensed to liquid state at normal ambient temperature by the application of pressure and conforms to such specifications, as the Central Government may, in consultation with the bureau of Indian Standards notify from time to time. The adopted SOR of SPMP dated 30 March 2016 does not prescribe definition of LPG. Further, the port has also proposed to incorporate definition of POL as “Petroleum Oil Lubricants”. The adopted SOR of DPT dated 09 May 2013 does not prescribe definition of POL. Since both the proposed definitions are to give clarity and avoid ambiguity, the same are prescribed as proposed by the port. The definition of TAMP proposed in the SOR is not required and hence it is deleted.
- (c) The general conditionalities relating to System of Classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC), Criteria for levy of vessel related charges and Cargo Related Charges (CRC) at concessional coastal rate proposed by the DPT are not found to be in line with the common adoption Order passed by this Authority vide Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 along with amended Order dated 10 June 2016 for all the Major Ports and BOT operators. That being so, the general conditionalities as prescribed in the said common Order are prescribed in proposed Reference Tariff Schedule in line with the prescription in other Major Port Trusts and BOT operators.
- (d) The general note (vii) (b) of the adopted SOR of DPT stipulates that the cargo related charges for all coastal cargo other than Crude including POL, Iron ore and Iron pellets and thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges. This is in line with the coastal concession policy of the MOPSW and common Order passed by this Authority.

The note proposed by the DPT in this regard states that cargo related charges for all coastal cargo other than Crude including POL, “Other liquid” should not exceed 60% of the

normal cargo related charges. The “Other Liquid” cargo is not explicitly mentioned in the coastal concession policy of the MOPSW. The said note is, therefore, modified to delete the words “Other liquid” to comply with the coastal concession policy of the MOPSW. In fact, even the DPT based on the tariff adopted from the DPT Order of May 2013 has rightly proposed coastal concession in handling charges of Other liquid cargo

Further, since the proposal is for handling liquid cargo, the proposed exclusion of Iron ore and Iron pellets and thermal coal from the said note is approved as this terminal is for liquid cargo and these cargo are not relevant for the proposed terminal.

- (e) The adopted SOR of DPT prescribes a note that no berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator’s equipment or power or for any other reasons attributable to the Terminal Operator. The port has not proposed this note. The same is incorporated in the Reference Tariff SOR as it is common prescription in the SOR of all Major Port Trusts and BOT operators. In view of the said prescription, the note stating that in case an oil vessel idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of oil terminal or any other reasons attributable to the terminal, rebate equivalent to berth hire charges payable to the concessionaire accrued during the period of idling of vessels shall be allowed by concessionaire becomes infructuous and hence deleted.
- (f) The note prescribed under Schedule 3.1 of the adopted tariff of DPT states that “The cargo handling charges shall include the cargo loading or unloading charges (as the case may be), transportation through pipelines, wharfage, etc.” As against that the note proposed by DPT under Schedule 3.1 do not include the word “wharfage”. The word “wharfage” is included before the word “etc.” to fall in line with the prescription made in the adopted SOR of DPT.
- (g) The DPT has proposed Notes relating to free period, method of calculation of storage charges etc., below proposed Schedule 4 for storage charges separately for Liquid tank farm and LPG which is brought out in the preceding paragraph. The proposed notes seem to be in order and hence approved.
- (h) The components/ services covered under the proposed miscellaneous charges cover the miscellaneous services of adopted SOR of both DPT as well of SPMP. It is found to be in order and hence the same are prescribed.
- (xii) The Upfront tariff for POL and Other Liquids approved by this Authority vide DPT Order dated 09 May 2013 and adopted by the port in current proposal does not prescribe any Performance Standards in the approved SOR. The reference tariff approved by this Authority vide SPMP Order dated 30 March 2016 and adopted by the DPT for LPG handling in the current proposal prescribe Performance Standards in line with the Upfront tariff guidelines of 2008. Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards.

The proposed performance standards in terms of Gross berth output for POL and other liquid cargo are found to be in tandem with handling rate considered while approving the upfront tariff Order of DPT Order dated 09 May 2013 and for LPG the proposed performance standard is in line with the performance standard approved in the SPMP Order dated 30 March 2016. Furthermore, the proposed performance standards are same as proposed by the port and approved by this Authority for handling the same liquid cargo viz., POL, Other Liquid and LPG at other oil jetties no.09 & 10. The port has categorically stated that this project being similar to oil jetty no.09 & 10, the tariff needs to be in parity with the oil jetty no.09 & 10. On the same analogy, the proposed performance standards in terms of Gross berth output for three cargo items at the same level as prescribed in oil jetty no.09 & 10 is approved. The proposed performance standards of Gross berth output on per tonne/ per hour are, therefore, approved. Further, the Performance Standards of 12 days for Transit Storage Dwell time for POL & Other Liquids and 2 days for LPG are also approved. Incidentally, none of the users have raised any pointed objection to the proposed performance standards for Transit storage dwell time.

- (xiii) The DPT has not proposed the General notes relating to Performance Linked indexation. The General notes in this regard are included in the Reference Tariff Schedule in line with the prescription made in other PPP projects governed under Reference Tariff Guidelines of 2013.
- (xiv) **If there is any error apparent on the face of records considered or for any other justifiable reasons, the DPT may approach this Authority for review of the reference tariff fixed, prior to completion of bidding process of the project giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.**

11.1 Subject to above, the 'Reference Tariff Schedule' as proposed by the port and updated by us to the extent of applying annual indexation factor for the year 2021-22 and the 'Performance Standards' proposed by the port for Development, operation and maintenance of Oil Jetty No.11 at old Kandla at DPT are attached as **Annex - II** and **Annex - III** respectively.

11.2 In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, the Reference Tariff Schedule for Development, operation and maintenance of Oil Jetty No.11 at old Kandla at DPT is approved and notified along with the Performance Standards as proposed by the DPT, which is attached as **Annex - II** and **Annex - III**.

11.3 As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the DPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects.

12.1 From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

12.2 The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation, as the case may be.

12.3 On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the DPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

12.4 In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

12.5 After considering the views of the DPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

12.6 While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

12.7 From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

12.8 In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding DPT. The DPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

12.9 Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

12.10 The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

12.11 This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. The decision of this Authority in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./94/2021-22]

#### ANNEX - I

#### UPFRONT TARIFF CALCULATION FOR STORAGE CHARGE FOR LPG AT OIL JETTY NO.11 AT DEENDAYAL PORT TRUST

( Rs. in lakhs )

Sl. No.	Particulars	Estimates by DPT	Estimates modified by TAMP
I	<b>Optimal capacity of LPG cargo in Metric tonne for calculation of storage charges</b> 584 tonnes/ hour *365 days * 24 hours 70% optimum utilisation factor * 8.76% cargo share of LPG)	313703.00	313703.00
II	<b><u>Capital Cost fo LPG storage tank</u></b>		
	<b>(a) Civil Cost</b>		
	- Development of Tank Farm	808.23	808.23
	- Boundary wall	65.35	65.35
	- Fire hydrant pump room	19.52	19.52
	- Miscellaneous Charges @ 5% of Rs. 893.10 lakhs	44.65	44.65
	<b>Subtotal (a)</b>	<b>937.75</b>	<b>937.75</b>
	<b>(b) Equipment Cost</b>		
	- Mechanical cost for Development of Tank Farm	499.85	499.85
	- Fire fighting Equipments	70.00	70.00
	- Miscellaneous Charges @ 5% of Rs. 569.85 lakhs	28.49	28.49
	<b>Subtotal (b)</b>	<b>598.34</b>	<b>598.34</b>

	<b>(c). Total Capital Cost for LPG Storage Tank Farm (a +b )</b>	<b>1536.09</b>	<b>1536.09</b>
<b>III</b>	<b><u>Operating Cost</u></b>		
<b>(i)</b>	<b><u>LPG Storage Tank Farm</u></b>		
	(a) Power Cost ( 2.4 lakh units * 0.47 hectares * Rs.10.27 per unit)	11.54	11.58
	(b) Repair & Maintenance		
	- Civil Assets ( 1% on gross civil assets)	9.38	9.38
	- Mechanical & Electrical Equipment including spares (2% on cost of mechanical and electrical equipments)	11.97	11.97
	(c) Insurance ( 1% on gross value of assets)	15.36	15.36
	(d) Depreciation [ DPT - Civil works (other than tank farm structure) (1.58% of 342.88) - Equipment cost (6.33% of 598.34) - Tank Farm structure (3.80% of 594.87) ]	65.91	65.91
	(e) License Fee for Storage Area		
	(DPT - 4680 sq. mtrs of land * Rs.1019.37 per sq.m p.a.) (TAMP - 4680 sq. mtrs of land * Rs.1039.76 per sq.m p.a.)	47.71	48.66
	(f) Other Expenses (1% of Gross fixed assets)	15.36	15.36
	<b>Total Operating Cost for LPG Storage Tank Farm</b>	<b>177.21</b>	<b>178.23</b>
<b>IV</b>	<b><u>Revenue Requirement &amp; proposed tariff</u></b>		
	-		
	<b><u>Storage charge for LPG</u></b>		
	<b><u>Annual Revenue Requirement (ARR)</u></b>		
	(a) Total Operating Cost	177.21	178.23
	(b) Return on capital Employed @ 16%	245.78	245.77
	<b>(c) Total Revenue requirement from cargo handling activity</b>	<b>422.98</b>	<b>424.00</b>
	Optimal Capacity of LPG Storage Tank Farm in MT	313703	313703
	No. of operating days	365	365
	LPG Storage Dwell Time	2 days	2 days
	LPG Turnover Ratio (365 / 2 days)	182.5	182.5
	Capacity of LPG Storage Tank per day at a time (313703 / 182.5)	1718	1718
	<b>Storage charge per tonne per day (in Rs.)</b> <b>DPT calculation [ARR Rs. 422.98 lakhs / 1718 *365]</b> <b>TAMP calculation [ARR 424 lakhs / (1718*365)]</b>	<b>67.44</b>	<b>67.62</b>

**Annex - II****REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR OIL JETTY NO.11 TO HANDLE ALL TYPES OF LIQUID CARGO AT OLD KANDLA****1. DEFINITIONS**

In this Scale of Rates unless the context otherwise required, the following definitions shall apply:

- (i) **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii) **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii) **“Port”** shall mean Deendayal Port Trust.
- (iv) **“Per Day”** means per calendar day unless otherwise stated.
- (v) **“Month”** shall mean the calendar month.
- (vi) **“Tonne”** shall mean one metric tonne or 1,000 kilograms or one cubic meter.
- (vii) **“Liquefied Petroleum Gas (LPG)”** means the mixture of light hydrocarbon containing propane, Isobutene, Normal butane, butylene, or such other substance which is gaseous at normal ambient temperature and atmospheric pressure but may be condensed to liquid state at normal ambient temperature by the application of pressure and conforms to such specifications, as the central government may, in consultation with the bureau of Indian Standards notify from time to time.
- (viii) **“POL”** shall mean petroleum oil Lubricants.

**2. GENERAL TERMS & CONDITIONS**

- (i) Interest on delayed payments / refunds:
  - (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
  - (b) The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
  - (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
  - (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (ii) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (iii) Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator.
- (iv) The status of the Vessel as borne out by its certification by the Customs or Director General of Shipping is the relevant factor to decide whether vessel is “Coastal” or foreign-going” for the purpose of levy of Berth hire, and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this propose.
- (v) **System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)**
  - (a) A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the customs conversion Order at her first Port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.

- (b) A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (vi) Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
- (a) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (b) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations at the last call of Indian port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (c) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (vii) Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
- (a) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
- (i) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- (ii) Not converted\* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.  
\* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
- (b) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a License for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (viii) (a) The berth hire for all coastal vessel should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b) The cargo related charges for all coastal cargo other than crude including POL should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
- (c) In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
- (d) Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transshipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (e) The charges for coastal cargo / vessels shall be denominated and collected in Indian rupee.
- (ix) The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels: likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if it so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.

The terminal Operator may also, if it so desires rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.

The terminal Operator should, however, notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

### 3. Schedule of Berth Hire Charges:

The berth hire charge payable by masters / owners / agents of the vessel, barge and other floating craft approaching or lying alongside the berth shall be as per the rates given below:

Description	Rate
Foreign going Vessels	₹ 0.67 per GRT per hour
Coastal Vessels	₹ 0.40 per GRT per hour

#### Notes:

- The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth.
- Berth hire includes charges of services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.
- No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the Terminal Operator.

### 4. Schedule of Cargo Handling Charges:

The liquid cargo handling charges at Oil Jetty shall be payable on the manifested cargo directly by the importer of cargo at the rates specified below:

(₹ Per MT)

Description / Cargo	Foreign	Coastal
POL	36.96	36.96
Other Liquid	128.33	77.00
LPG	216.39	129.84

#### Note:

The cargo handling charges shall include the cargo loading or unloading charges (as the case may be), transportation through pipelines, wharfage, etc.

- Unloading of the cargo from vessels and transfer of the same up to the point of storage and loading on to trucks/tankers in respect of import cargo and
- Unloading of the cargo from the trucks/tankers at the storage tank farm in respect of export cargo, transfer of the cargo to the loading point, loading onto the vessels and barges.

### 5. Schedule of Storage charges

The storage charges for the cargo stored in the tank farm shall be as below:

- For Import & Export

(₹ Per MT/Day)

Sl. No.	Description	Foreign	Coastal
(i).	Liquid Tank Farm	7.33	7.33
(ii).	LPG	67.62	67.62

#### Note:

- No free days shall be allowed for any type of cargo.
- The demurrage charges on hazardous liquids shall be levied at 1.25 times the normal rates specified in above schedule.



- (iii) Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non-working days and Customs notified holidays for stay of cargo.
- (iv) Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

## 6. Miscellaneous Charges

The following charge is to be levied towards cleaning of the area, pigging, spillage, leakage, compressor charges, vaporizer charges and other such related charges.

(₹ Per MT)		
Description / Cargo	Foreign	Coastal
Miscellaneous Charges	4.86	4.86

## 7. GENERAL NOTE:

- (i) The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2021 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- (ii) From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire license period.  
However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.
- (iii) The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the License Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv) On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v) In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the License Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi) After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii) While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013
- (viii) From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement

certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

### **Annex - III**

#### **Performance Standards**

##### 1. Gross Berth Output

The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for different types of cargo. The Gross Berth Output shall be calculated as the total cargo handled (either loaded/unloaded) from the ship during a month divided by the time spent by the ship at the terminal number of working days of ships in that month at that terminal. While determining the number of working days from the ship hours, the berth allowance of 2 hours/ day shall be subtracted from the total hours.

The indicative norms for Gross Berth Output for different categories of cargo are as follows:

<b>Cargo Category</b>	<b>Indicative Norms</b>
<b>Liquid Bulk</b>	
LPG	250 T/H
POL	1000 T/H
Other Liquid	300 T/H

##### 2. Storage of cargo

<b>Cargo Category</b>	<b>Transit Storage Dwell Time</b>
Liquids	12 days
LPG	2 days